

De Reiziger

ROVER

Spoorboekje 2019

**Krapte, Drielandentrein
en nieuwkomer**

**Voorzitter
Freek Bos zoekt
verbinding**

**Hoe (on)gezond
is reizen
per OV?**

**De trein van
de toekomst
is divers**

**Klimmen en
dalen langs
de grens**

Met alle treintijden van Nederland



Bestel 'm nu!

Ook in 2019 zorgen Treinreiziger.nl en Rover dat het papieren spoorboekje in de winkel verschijnt. Net als voorgaande jaren kost het papieren spoorboekje € 9,95. Het boekje is vanaf half december te koop in de AKO-boekwinkels op het station. Als Roverlid krijgt u 50% korting op het spoorboekje. Gebruik uw kortingsbon of bestel via www.rover.nl/spoorboekje of telefonisch via 033-4220450.

Onverwachte ontmoetingen

In Nederland is het reizen met de trein meestal niet bepaald gezellig: de meesten kijken voor zich uit, lezen de krant of kijken op hun smartphone. Soms tref ik mensen die uit zijn op een praatje en dat vind ik dan wel leuk.

Zo moest ik een keer op weg naar het Duitse Wuppertal omrijden en had ik tussen Nijmegen en Venlo een leuk gesprekje met een jongen uit Vaals. Hij was net in Nijmegen geweest om zich in te schrijven voor een studie Duits; hij vertelde van alles over de verschillende dialecten in Zuid-Limburg.



Ik reis wel vaker naar Duitsland, waar ik van mijn vijftiende tot mijn negentiende heb gewoond: dan bezoek ik vrienden in Wuppertal of mijn oudste broer in Sindelfingen bij Stuttgart.

Laatst ging ik vanuit mijn woonplaats Hilversum via Arnhem en Keulen naar Stuttgart, waar ik het 'Jahresfest' van een Arabische protestantse kerk zou bezoeken, en vandaar naar Sindelfingen. Ik moest daarbij in Keulen overstappen. Ik was vroeg opgestaan en wilde eigenlijk een beetje dutten. In Arnhem ging echter een jongeman naast mij zitten, die kennelijk behoefte had aan een praatje. Hij vertelde van alles over zijn studie "International Land and Water Management" aan de Wageningen Universiteit, die hij net had afgerond, en over zijn werk bij een organisatie die zich bezighoudt met het behoud van mangrovewouden. Dat was interessant voor mij, omdat ik in een ver verleden ook in Wageningen heb gestudeerd met de intentie om in een ontwikkelingsland te gaan werken. We hadden het ook over allerlei persoonlijke zaken, over hoe we in het leven stonden.

In Keulen moest ik overstappen en toen had ik al gauw weer een buurman, die ook op zijn praatstoel zat. Hij was net zestien jaar geworden, volgde een soort mbo-studie elektronica en was verbindingsman bij de vrijwillige brandweer in Andernach. De jongen vertelde uitvoerig over het belang van zijn werk bij de brandweer. Hij was erg trots op zijn stad Andernach, waar hij bij zijn vader woonde; hij was op weg naar zijn moeder, die sinds kort in een dorp bij Mannheim woonde. In Mannheim stapte hij weer uit en kon ik even een uurtje dutten tot Stuttgart. Het was een vermoeiende, maar onverwacht leuke reis!

Frances Carrière

Ja, ik word lid van Rover voor de speciale prijs van € 22 in 2019. Daarvoor ontvang ik o.a. het blad De Reiziger.

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

Naam

Adres

Postcode + plaats

Email

Stuur deze bon naar: Rover, Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort

85.000 BESTEMMINGEN IN EUROPA

- > **Sparpreis Europa** elk station NL – Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Denemarken, Zweden, Hongarije, Polen, Tsjechië, Kroatië va. 39,- pp.
- > Kinderen t/m 14 jaar reizen **gratis** mee, Interrail t/m 11 jaar.
- > **2018 Interrail Frankrijk** nu va. 148,- pp, ook op Thalys en naar Barcelona
- > Makkelijk online boeken zonder bookingsfee: WWW.HAPPYRAIL.COM
- > Vakanties per trein, bijvoorbeeld 8 dagen **Oostenrijk** l/o va. 326,- pp.
- > Treinrondreis **Zwitserland** va. 695,- pp.

TICKETS – VAKANTIES PER TREIN – TREINRONDREIZEN – AUTOTREINEN – TREIN & FIETS

TREINREISWINKEL

VOOR MEER TREINEN



071 513 70 08 – SINGEL 393 A'DAM – BREESTRAAT 57 LEIDEN – TREINREISWINKEL.NL

De Reiziger is het tijdschrift van de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover). Er verschijnen zes nummers per jaar. Bijdragen aan De Reiziger zijn op persoonlijke titel, tenzij anders aangegeven. Mening van auteurs zijn niet vanzelfsprekend meningen van Rover of van de redactie.

Redactie: Cors van den Brink, Jan Brouwers, Frances Carrière, Sanne van Galen, Martin Oudenaarden, Gerda Spaander, Ineke van der Werf.

Eindredactie: Groenvoer Journalistiek & Communicatie (Jaap Rodenburg).

Aan dit nummer werkten verder mee: Rian van der Borgt, Tim Boric, Marloes Hofstede, Maaike Poelen, Wilma de Jong, Marjo Zuidjien

Vormgeving: Ruparo (Ivo Sikkema, Ingeborg Seelmann).

Druk: Drukkerij Ten Brink. ISSN 0920-4954. Oplage: 4400. Voor **visueel gehandicapten** is De Reiziger er ook in gesproken vorm (Daisy cd-rom) of als computerbestand (Anderslezen.nl). Meer informatie bij Dedicon in Grave (0486-486486).

Rover is de consumentenorganisatie voor iedereen die reist met het openbaar vervoer. Rover wil dat reizigers een goed product krijgen aangeboden: dat bus en trein op tijd rijden, tegen een aantrekkelijke prijs, en dat klachten van reizigers serieus worden genomen. De kwaliteit van het openbaar vervoer staat of valt met een goede dienstverlening. Daarnaast wil Rover goede informatievoorziening, toegankelijkheid en veiligheid. Rover wil dat het openbaar vervoer een goed alternatief blijft voor de auto. Niet alleen in de steden, maar ook op het platteland.

Lidmaatschap Rover en De Reiziger per **post:** € 45,-
Lidmaatschap Rover en De Reiziger als **pdf:** € 34,-
Lidmaatschap **zonder blad:** € 34,-
Abonnement De Reiziger voor **niet-leden:** € 45,-. Losse nummers: € 7,75 (incl. verzendkosten).

Betalen: NL82 INGB 0005 9396 00, t.n.v. Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, Amersfoort.
Schenken aan Rover zijn aftrekbaar voor de belastingen. NL82 INGB 0005 9396 00, t.n.v. Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, Amersfoort, o.v.v. 'Gift'. Informatie over schenking bij notariële akte, 033-4220460.

Rover landelijk secretariaat
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort.
Telefoon: 033-4220450 (werkdagen 10-16 uur). E-mail: secretariaat@rover.nl
Ledenadministratie (aanmeldingen, verhuizingen, opzeggingen): tel. 033-4220454;
e-mail: ledenservice@rover.nl.
Buitenlandservice (alleen voor leden): tel. 033-4220450;
www.rover.nl > Buitenland.
Lokale afdelingen: Kijk op www.rover.nl > Lokaal voor de e-mailadressen en eventuele verwijzingen naar websites van afdelingen.

Redactie
www.rover.nl > Blad: De Reiziger;
e-mail: redactie@rover.nl.
Adverteren in De Reiziger:
redactie@rover.nl.

Sluitingsdatum Kopij voor De Reiziger nr. 2/2019 moet uiterlijk binnen zijn op 14 januari 2019. Verschijningsdatum is rond 19 februari.

Foto voorpagina:
Fotograaf: Martin Oudenaarden
In 2019 krijgen we langere Intercity Direct treinen.

De Reiziger

JAARGANG 42 • NUMMER 1 • JANUARI 2019



10 Spoorboekje 2019: blijvende krapte, Drielandentrein, een nieuwe vervoerder

Het nieuwe spoorboekje staat niet boordevol veranderingen. Het begroet wel Drielandentrein van Arriva en Qbuzz als nieuwe vervoerder op het spoor.

Verder

- 4 Rover in actie
- 19 Kleinschalig OV: reizen tot in de haarvaten
- 20 Forensen en gezondheid
- 22 Nieuws en aanbiedingen
- 25 Ook op het station:
MAF Haarlem
- 28 Gelezen, getest & de rest
- 30 Brievenbus en tweets
- 32 De Reiziger: Benno Gramann



14 'Op zoek naar wat de OV-organisaties met elkaar verbindt'

In de vorige editie namen we afscheid van Rover-directeur Ineke van der Werf. Nu is het tijd voor een kennismaking met Freek Bos, die vol ambitie als 'directeur nieuwe stijl' aan de slag is gegaan.



26 Visie op trein van de toekomst: vooral divers

Hoe reizen we in de toekomst van deur naar deur? Wat mogen we verwachten van het openbaar vervoer in de decennia die voor ons liggen? Het aanbod wordt in ieder geval diverser, ook in de trein. Tenminste als het aan de designers ligt die NS inschakelde om een ontwerp te maken van het toekomstig OV.

16 Klimmen en dalen aan weerszijden van de grens

De échte buitenlandwandeling komt in de volgende Reiziger, maar ook deze wandeling loopt voor een flink deel over de landsgrens - al is het nergens meer dan 2 km van die grens vandaan.

Teleurstellende miljoenennota

Rover is teleurgesteld in het gebrek aan investeringen in het openbaar vervoer dat de miljoenennota laat zien. De OV-investeringen die al lopen tot 2030 zijn volgens Rover onvoldoende om de groei van het aantal reizigers en de voorgenomen bouw van veel nieuwe woningen op te vangen. Het huidige OV-systeem heeft zijn grenzen bereikt. Niet alleen het spoor vraagt om investeringen, ook bussen rond de steden sluiten aan in de file omdat er te weinig vrije busbanen zijn. Ook is er te weinig

geld voor nieuwe lightrail-verbindingen. Rover roept het kabinet op in te zetten op 'OV maal twee.' Door extra te investeren worden hogere frequenties en snellere en meer directe verbindingen mogelijk. Zo kan het OV voor meer reizigers een aantrekkelijk alternatief worden. Dit is een belangrijk instrument om files te voorkomen. Reizigers krijgen ook te maken met hogere tarieven. Het kabinet blijft vasthouden aan het verhogen van het lage btw-tarief van 6 naar 9 procent. Rover heeft de Tweede Kamer opge-

roepen om de begroting te veranderen, door niet in te stemmen met de btw-verhoging en door geld beschikbaar te maken voor uitbreiding van het OV.

Kritiek op bus- dienstregeling Arnhem/Nijmegen

Rover-afdeling Arnhem/Nijmegen is niet gelukkig met het plan om lijn 9 tussen Arnhem Centraal, de wijk Hoogkamp en Schaarsbergen op zondagavond te schrappen. Ook het verdwijnen van bus 13 tussen Arnhem Centraal en Klarendal in de avond en in het weekend kan op commentaar rekenen. Rover vindt de taxidienst Breng Flex hiervoor geen alternatief, onder meer vanwege de hoge vaste ritprijs van € 3,50.

Het omwisselen van de routes van de lijnen 331 en 14 in de buurt van de nieuwbouwwijk De Grote Boel vindt Rover ook geen goed idee. Het aantal instappers bij de haltes aan de Fruitlaan in Oosterhout is op dit moment veel groter dan bij de haltes aan de Griftdijk. In Nijmegen valt vooral de frequentiedaling van de drukke buslijn 6 van station Nijmegen Dukenburg naar Neerbosch in verkeerde aarde. In de daluren en op zaterdag rijden er straks geen zes maar vier bussen per uur.

De provincie Gelderland zette gelukkig wel een streep door een aantal andere Breng-plannen. Zo blijft de hoogzomerdienstregeling zeven weken in plaats van acht. De buurtbus tussen Elst en Bemmelen wordt niet opgeheven. En er

worden niet meer reguliere lijnen vervangen door Breng Flex: de pilot van de taxidienst wordt eerst grondig geëvalueerd, voordat de provincie volgend jaar een beslissing neemt.

Rover Arnhem/Nijmegen is te spreken over het verbeteren van de bushaltes. De haltevertrekstaten en plattegronden zijn nu duidelijker en overzichtelijker. De vervoerder is ook al begonnen om alle bushokjes te vervangen. De nieuwe bankjes zijn van bamboe en aluminium. De armsteunen en rugleuning zorgen voor meer comfort voor ouderen.

Alternatieve investeringen

Bij het uitblijven van investeringen in het OV door het rijk, heeft Rover eigen plannen gepresenteerd. Hiermee wil Rover handvaten geven om het OV in de Noordelijke Randstad te bevorderen. Zo kan de bereikbaarheid van Schiphol ingrijpend verbeterd worden door lightrailverbindingen die rendabel aangelegd kunnen worden door alle passagiers voor 15 euro een OV-kaartje te geven dat inbegrepen is in de prijs van het vliegticket. Dat levert per jaar 900 miljoen euro aan OV-inkomsten op.

Daarnaast stelt Rover voor dat het geld dat gemeenten en ontwikkelaars uitsparen door minder parkeerplekken aan te leggen, te investeren in het OV. Daarnaast vraagt Rover om een gelijke investering in het OV door de provincie Noord-Holland, de provincie met de meeste mobiliteitsknelpunten, maar gelijktijdig ook de laagste opcenten (het provinciale

Noodklok over Lammenschans

Rover-afdeling Holland Rijnland maakt zich grote zorgen over de bereikbaarheid van station Leiden Lammenschans voor fietsers. Dat schrijft de Rover-afdeling in een brief aan de gemeenteraad van Leiden.



FOTO: AFDELING HOLLAND-RIJNLAND

dag 18 september om 09.30 uur, staan er in totaal bijna 1.000 fietsen rond het hele station, waarvan een derde noodgedwongen buiten de fietsrekken,' schrijft de Rover-afdeling. 'Zo'n 300 fietsen staan naast de fietsenstalling

verspreid over het gehele stationsplein op looppaden, tegen muurtjes, tegen bomen en lantaarnpalen. Bij de eerstvolgende storm vallen fietsen over elkaar, met veel schade en chaos tot gevolg.' Rover Holland Rijnland wil een uitbreiding van de fietsenstalling met minimaal 300

fietsenklemmen. In afwachting van het vernieuwde stationsplein zou de bewaakte fietsenstalling heropend kunnen worden. Ook vraagt Rover om het verwijderen van weesfietsen en herstellen van kapotte fietsklemmen.

Dringend gewenst: betere fietsvoorzieningen

Bij dit station is het veilig stallen van een fiets vrijwel onmogelijk geworden. De bewaakte fietsenstalling is onlangs gesloten en fietsenrekken vertonen een gestage verloedering. 'Op een gewone werkdag, dins-



FOTO: TIM BORIC

Defecte reisinformatieschermen op Amsterdam Centraal

Defecte reisinfoschermen op stations

Er zijn nog steeds veel lege of 'bevroren' reisinformatieschermen aanwezig op de stations. Die geven dan geen of verouderde reisinformatie. Verwarrend voor de reiziger. NS en ProRail meldden steeds dat het probleem op basis van statistieken nauwelijks waarneembaar was, maar uit binnengekomen klachten bij Rover bleek iets anders. Toen Rover het probleem in een memo aankaatte zei ProRail de nodige verbeteringen toe.

ProRail verzorgt de communicatie naar de reisinformatieschermen via het beveiligde GSM-R netwerk. Na een aantal hardware- en softwarewijzigingen verslechterde de betrouwbaarheid van de verbinding tussen de borden en het netwerk. ProRail heeft dit probleem in de week van 29 oktober opgelost.

Maar hiermee is de kous nog niet af. Vooral op station Amsterdam Centraal zijn er nog altijd veel klachten. Volgens ProRail is het aantal borden op dit station de afgelopen jaren fors gegroeid, terwijl de infrastructuur niet is meegegroeid. ProRail ziet een oplossing in de uitrol van een nieuw netwerk, maar kan hier geen datum voor geven. Ook op stations Utrecht Centraal en Schiphol komen nog bovengemiddeld veel problemen voor. Hier staan borden van een nieuwe leverancier, die eerder storingen geven wanneer de verbinding niet goed is.

Tot slot blijkt de technische levensduur van een aantal reisinformatieborden tegen te vallen waardoor hier ook storingen optreden. ProRail is nog op zoek naar de beste oplossing om dit probleem aan te pakken. Rover houdt uiteraard de vinger aan de pols.

deel van de motorrijtuigenbelasting). Alleen zo kan worden voorkomen dat de noordvleugel geheel vastloopt voor de auto, het vrachtverkeer, de trein en de bus.

Deze investeringsmaatregelen moeten ongeveer 5 miljard euro opleveren. Daarnaast stelt Rover voor om de bereikbaarheid van Schiphol te verbeteren door meer synergie tussen metro en sprinter. Door een samenwerking van NS en

GVB met Schiphol wordt het eventueel doortrekken van de Noord/Zuidlijn makkelijker. Schiphol is immers een grote investeerder in onder andere Schiphol Plaza, bus- en treinstation. Het zorgt er bovendien voor dat andere metrolijnen ook beter gebruikt en dus rendabeler worden. Schiphol, NS en het GVB moeten daarvoor samen een coöperatie oprichten. Reizigers krijgen dan een beter, sneller en uitgebreider OV.

Klant helpt klant

Het OV loket organiseerde op 9 oktober met het CROW een symposium vanwege ons tienjarig bestaan. Het thema van de dag was 'Hoe interessant is de klant?'. Twee vervoerders gaven tijdens het symposium inzicht in hoe zij omgaan met hun klanten. Keolis (Gelderland, Twente, Overijssel, Utrecht en Almere) wil transparant communiceren over het klachtenproces en eerlijk melden wanneer iets niet mogelijk is. Opvallend is dat de regio's hun eigen communicatie-uitingen verzorgen, waardoor deze per regio kunnen verschillen. Het hoofdkantoor legt dit niet van bovenaf op.

NS liet zien dat klachtenafhandeling steeds vaker via social media verloopt. Klanten krijgen sneller een reactie en er is meer interactie mogelijk. Daarnaast hecht NS veel belang aan de NS community. Via de website en de app kunnen klanten een vraag stellen, waar andere reizigers op kunnen reageren. Dit systeem onder het motto van 'klant helpt klant' werkt goed.

Het CROW sprak over de toename van het flexvervoer, de vraaggestuurde kleinere busjes ter vervanging van een vaste buslijn. Het OV-landschap kent steeds meer flexibele constructies met verschillende manieren van betalen en reserveren van een rit. Het CROW pleit ervoor deze systemen beter op elkaar af te stemmen.

Suzanne Hiemstra (TU Delft) gaf een inkijkje in toekomstige betaal mogelijkheden in het OV. En adviseur strategie Paul Morsch gaf een presentatie over de speltheorie. Hij betoogde dat overheden het OV sterk kunnen verbeteren door inzichten uit de speltheorie toe te passen in het proces van aanbesteden.

In de afsluitende discussie gaven de panelleden aan dat het OV in Nederland zo slecht nog niet is en dat ieder vanuit zijn rol zich blijft inzetten voor verbeteringen. Het OV is constant in beweging en het OV loket beweegt mee. Heeft u een klacht over het OV of wilt u iets melden omdat u denkt dat het beter kan, neem contact met ons op. Want hoe meer signalen wij krijgen, hoe beter vervoerders naar ons luisteren!

Wilma de Jong

Wilma de Jong is communicatieadviseur OV loket. Bij het OV loket kunnen reizigers terecht met vragen en klachten over het openbaar vervoer. Het loket is in 2008 ingesteld door het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat en is ondergebracht bij Rover.

Blij met plannen voor Haarlems Houtplein

Rover is blij met het ontwerp voor het nieuwe Houtplein in het centrum van Haarlem, waarbij de vele doorgaande auto's geweerd worden. Zo heeft de Rover-afdeling laten weten op aan de Haarlemse gemeenteraad. Door de plannen kan er een prettig plein gemaakt worden waar het aange-naam wachten op de bus is. Het Houtplein is een belangrijk knooppunt in Haarlem. Zo'n 4.000 reizigers, vooral forenzen, stappen hier dagelijks op om met de rode R-Net lijnen naar hun werk in Hoofddorp en Amsterdam te reizen. Dit zijn vooral reizigers uit de buurt: 90% van de forenzen komt te voet naar de bushalte. In het weekend is het Houtplein de entree voor winkelbezoekers en cultuurliefhebbers uit de regio. Door de vele bussen, auto's en fietsen is het huidige Houtplein druk en chaotisch. Er is veel discussie in de

stad over de herinrichting van het plein. Een aantal omwonenden zien de bussen het liefst helemaal verdwijnen. In het ontwerp dat er nu ligt, zijn het echter de auto's die verdwijnen. Rover-Haarlem is positief over de plannen. 'Deze entree krijgt nu een veel betere stedelijke kwaliteit. Mooi is ook de grindpromenade en er komen veel bomen bij. Het is goed voor het fietsverkeer doordat de Tempelierstraat ruimer kan worden en het doorgaande autoverkeer eruit is gehaald. Op het plein is er meer ruimte voor verblijven, wandelen en terrasjes.' Om de gemeenteraad te helpen heeft Rover-Haarlem een infographic gemaakt (zie bit.ly/houtplein) om de juiste feiten op een rij te zetten. Zo zijn de dubbeldekkersbussen helemaal niet zwaarder dan de bussen die er voorheen reden. Ook is het busvervoer niet toegenomen: er rijden nu minder bussen dan in 2001. Wel rijden er veel meer fietsen en auto's. En aan dat laatste zou met de nieuwe plannen dus een einde komen.

Papieren spoorboekje 2019

Ook in 2019 zorgen Treinreiziger.nl en Rover dat de treintijden weer op papier verschijnen. De twee organisaties geven sinds 2013 het papieren spoorboekje uit. Net als voorgaande jaren kost het papieren spoorboekje € 9,95. Treinreiziger.nl en Rover hebben de afgelopen jaren meer dan 25.000 spoorboekjes verkocht. Alhoewel de vraag de

afgelopen jaren afgenomen is, verwachten Treinreiziger.nl en Rover ook komend jaar weer enkele duizenden spoorboekjes te verkopen. In het spoorboekje zijn niet alleen de treintijden van NS opgenomen, maar ook van Arriva, Keolis en Connexxion (inclusief Breng en Blauw-net). In 2010 is NS gestopt met de uitgave van het papieren spoorboekje. Het spoorbedrijf wijst erop dat gedurende het jaar kleine wijzigingen in de dienstregeling kunnen voorkomen. Het boekje is vanaf de eerste helft van december te koop bij de AKO. Leden van Rover ontvingen in de eerste week van december per post of per email een kortingsbon waarmee ze het spoorboekje 2019 met 50% korting bij de AKO kunnen aanschaffen. Bestellen via de website van Rover kan ook.

Overlast door spoorwerkzaamheden

ProRail werkt ieder jaar in de herfstvakantie aan het spoor, omdat er dan minder mensen met de trein reizen dan buiten de vakanties. Dit jaar werd er onder meer bij Groningen, Arnhem, Den Bosch, Utrecht en Hengelo aan het spoor gewerkt. Het is onvermijdelijk dat dit soort werkzaamheden overlast brengen, maar het is aan NS om de overlast zou veel mogelijk te beperken. Bij de werkzaamheden rond Utrecht schoot NS volgens Rover hierin te kort. Letterlijk, want op de omleidingsroute wordt veelal met kortere treinen dan normaal gereden. Uit klachten bij Rover blijkt dat hierdoor soms reizigers moeten

achterblijven op het perron. Ook leidt gedrang bij de deuren tot vertraging. 'De conducteur roept net na vertrek uit Rotterdam Centraal nog om dat hij nog heeft gevraagd om de trein te verlengen. Hij kreeg nul op het rekest,' laat een reiziger aan Rover en NS weten. Rover wil dat NS ervoor zorgt dat er met maximale lengte op de omleidingsroute wordt gereden bij werkzaamheden. Ook vraagt Rover zich af waarom de Intercity Direct, als een van de aangewezen omleidingsroutes, niet toeslagvrij was. Rover is al langer in gesprek met NS en ProRail om de overlast door werkzaamheden te verminderen.

'Onderzoek tram naar station Maastricht'

Rover-Limburg wil dat opnieuw wordt onderzocht of de tram naar Hasselt kan doorrijden over de spoorbrug naar station Maastricht. Deze route is interessanter voor reizigers dan een tramlijn die eindigt op de Maasboulevard in Maastricht. Nu er geen goederentreinen meer zullen rijden over de spoorbrug is bovendien het belangrijkste obstakel voor deze route verdwenen. 'Voor ons is het niet duidelijk waarom het traject via de spoorbrug nooit een serieuze optie is geweest,' stelt voorzitter Kees Braam. 'De tram op de Maasboulevard laten eindigen levert in onze visie minder reizigers op dan het doorrijden van de tram naar het station.' In het huidige plan wordt uitgegaan van een overstap-punt bij Mosae Forum om naar het treinstation van

Uw tips voor buitenlandse trips!

Eind februari 2019 verschijnt de jaarlijkse speciale buitenlandeditie van *De Reiziger*. Voor deze editie is Rover nog op zoek naar buitenlandtips van reizigers, voor reizigers. Heeft u een mooie buitenlandreis gemaakt met het openbaar vervoer? Weet u een bijzondere bestemming die met het openbaar vervoer goed bereikbaar is? Heeft u een speciale OV-route in het buitenland ontdekt of weet u een mooie stad in Europa waar je goed met het OV uit de voeten kunt? Mail uw tips of foto's **vóór 8 januari 2019** naar redactie@rover.nl.

Maastricht te reizen. Op de Maasboulevard is nu alleen een halte voor de bussen vanaf het station; reizigers richting het station moeten opstappen op de Markt of de Boschstraat. Hoe dit voor toekomstige tramreizigers zou worden vormgegeven, is niet helder. Rover-Limburg kan nergens in het tramdossier vinden of er een kosten- en batenvergelijking is gemaakt tussen het huidige voorstel en het rijden van de tram over de spoorbrug met het eindpunt van de tramlijn op het eerste perron op het station van Maastricht. De Rover-afdeling roept de gemeente op om dit nu alsnog te onderzoeken.

‘Onderzoek betere avondaansluitingen in Rotterdam’

In de avonduren moeten reizigers tussen Gouda en de Drechtsteden een betere aansluiting krijgen op Rotterdam Centraal. Hiervoor pleiten de consumentenorganisaties in het Landelijk Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer (LOC OV) in hun advies over enkele kleine wijzigingen in de NS-dienstregeling per 9 december.

In de aanloop naar de nieuwe dienstregeling vroeg NS advies over enkele kleine aanpassingen. Goed nieuws is dat 's avonds om 23:30 uur een aansluiting zal ontstaan tussen de intercity uit Utrecht en Gouda op de sprinter richting Dordrecht. De sprinter wacht hiervoor een paar minuten langer op Rotterdam Centraal. Reizigers die overstappen hoeven hierdoor niet meer 20 minuten te wachten op

de volgende trein. Om 0:00 uur, 0:30 uur en 1:00 uur bestond deze aansluiting al. De consumentenorganisaties hebben geadviseerd om verder te onderzoeken of ook eerder op de avond deze aansluiting kan worden gemaakt. Volgens NS is dit alleen mogelijk omdat na 23:30 uur minder treinen rijden rond Rotterdam Centraal. Het klopt dat tot die tijd de intercity Schiphol Airport-Dordrecht nog rijdt. Als de sprinter langer wacht op Rotterdam Centraal, hindert hij deze trein. De consumentenorganisaties vragen NS te onderzoeken of er toch een oplossing is, bijvoorbeeld door treinen van spoor te laten wisselen. NS zal binnenkort reageren op het advies.

IC Direct duurder

NS verhoogt volgend jaar de toeslag op het treinkaartje van de Intercity Direct. Dit ondanks het feit dat reizigers van deze trein vaker dan gemiddeld te maken krijgen met uitval en vertraging. De consumentenorganisaties, waaronder Rover, hebben negatief geadviseerd over de prijsverhoging.

NS heeft besloten de toeslag te verhogen naar € 2,60 per rit, dat is een prijsverhoging van 20 cent. Daarnaast worden ook de prijzen van abonnementen op de IC Direct-toeslag met meer dan 10 procent verhoogd. De betrouwbaarheid van de IC Direct is altijd beneden de maat geweest. Ook dit jaar merkte de reiziger met de IC Direct nog geen verbetering in de prestaties. Ongeveer 7% van de NS-treinen op de HSL valt



FOTO: ALDO MARKUS

Praten over het toekomstig OV in Noord-Holland en Flevoland

Gesprek over Noord-Holland en Flevoland

Welke veranderingen zijn er in het denken over mobiliteit nodig om de dichtbevolkte regio Noord-Holland en Flevoland de komende 25 jaar bereikbaar te houden? Dit thema stond op de agenda tijdens een Rover-symposium op zaterdag 6 oktober in Heerhugowaard.

Monique Stam, VVD-wethouder uit Heerhugowaard, meldde dat haar gemeente het stationsplein en de stationsomgeving gaat aanpakken en dat zij met ProRail overlegt over de verbreding van de treinperons. Pieter Litjens, tot voor kort VVD-wethouder van Amsterdam en nu adviseur van Rijkswaterstaat, complimenteerde Rover met haar constructieve bijdragen en legde glashelder uit waarom het OV in Noord-Holland echt beter moet. De directeur van het Noord-Hollands Landschap, Ernest Briët, praatte de aanwezigen bij over de Amsterdam Wetlands. Zijn organisatie vreest een verdere aantasting van het landschap door de aanleg van autowegen.

Rover-beleidsmedewerker Tim Boric gaf een toelichting op de plannen voor de versterking van het OV in Noord-Holland én over de mogelijke financiering. Het rijk heeft geen geld beschikbaar voor 2030 en er moet nu al geïnvesteerd worden met het oog op de toekomst.

Aan het einde van het symposium was er een debat met lijsttrekkers Dennis Heijnen (CDA) en Cees Loggen (VVD) voor de Provinciale Statenverkiezingen van maart 2019. Beiden stelden dat het rijk het benodigde geld op tafel zou moeten leggen. In het debat draaiden toonden de lijsttrekkers gaandeweg meer begrip voor het idee dat investeren in het OV een opgave voor alle overheden is.

uit, tegenover ongeveer landelijk ongeveer 2,5%. Landelijk komt 92,6 procent van de reizigers met minder dan 5 minuten vertraging op hun bestemming aan; HSL-reizigers lukt dat echter slechts in 82 procent van de gevallen.

De verhoging van de IC Direct-toeslag staat volgens Rover niet in verhouding tot de slechte prestaties die NS levert: 'Het zou NS sieren om de kwaliteit van geleverde diensten te laten meewegen in het prijsbeleid.' Buiten de spits blijven er wel kortingen van kracht op de toeslag. Deze maatregel van NS om de spits te ontlasten steunt Rover wel van harte.

Ook vrijwel alle andere

tarieven van het OV zullen stijgen. Rover waarschuwde het kabinet met Prinsjesdag al dat reizigers zullen moeten opdraaien voor de verhoging van de btw op de kaartjes. Uit onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit blijkt dat er hierdoor 1% minder gebruik gemaakt zal worden van het openbaar vervoer.

'Staak spoorstrijd Nederland-België'

De Nederlandse en Belgische reizigersverenigingen Rover, TreinTramBus en Navetteurs.be roepen politieke leiders in Nederland en België op om snel de vergunningen te regelen die nodig zijn om te starten met de Drielandentrein tussen Aken, Maastricht en Luik. Arriva wil daarmee zo snel mogelijk van start gaan.

Door strijd over regelgeving dreigen reizigers tussen Maastricht en Luik echter in Visé over te moeten stappen. De Belgische instanties geven de trein van Arriva namelijk geen vergunning. Op dit moment wordt de verbinding tussen Maastricht en Luik, die nog niet doorrijdt naar Aken, gereden met verouderde Belgische treinstellen omdat omgekeerd de vernieuwde treinen geen vergunning hebben om Nederland in te rijden.

De reizigersverenigingen zien geen redenen voor de vertraging. België weert de nieuwe trein onder het mom van Europese regelgeving, die voorschrijft dat treinen in 2025 het Europese beveiligingssysteem moeten hebben. De nieuwe Arriva-trein heeft dat inderdaad

nog niet, maar krijgt dat ruim voor 2025 wel.

De Drielandentrein is zeer welkom bij de reiziger en zal naar verwachting aan een grote behoefte voldoen. De reizigersorganisaties vragen de betrokken partijen om de bureaucratische strijd te staken en het belang van de reizigers voorop te stellen.

'Gemeente Delft, doe meer aan beter OV'

Rover-Delft roept de gemeente op om de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van het autoverkeer te verbeteren, met de vele instrumenten die ze daarvoor heeft. De Metro-poolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) mag dan opdrachtgever zijn, maar de gemeente is als 'wegbeheerder' verantwoordelijk voor

Rover KORT

Rover In
Actie KORT
is een nieuwe

rubriek op de vertrouwde pagina's van Rover In Actie in *De Reiziger*. Hier staan activiteiten van Rover die zich minder goed lenen voor een lang(er) bericht, maar wel het vermelden waard zijn. In deze eerste aflevering aandacht voor de verkiezingen voor Provinciale Staten die op 20 maart 2019 worden gehouden. Rover afdelingen informeerden politieke partijen dit najaar over wensen voor het openbaar vervoer. Handig bij het schrijven van verkiezingsprogramma's!

Wensen

Rover in Gelderland wil:

- dat bus, trein en deeltaxisystemen in de provincie één netwerk vormen met één tariefsysteem
- keerspoeren in Harderwijk, zodat er vier stoptreinen per uur kunnen gaan rijden vanuit Amersfoort
- dat organisatoren van evenementen de extra kosten voor de exploitatie van het OV bij evenementen gaan betalen.

Rover in Noord-Holland wil:

- nieuwe snelbussen, bijvoorbeeld van Hilversum naar Utrecht De Uithof
- een tram op de busbaan tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam Bijlmer
- extra fietsenstallingen bij de stations in Alkmaar, Haarlem en Amsterdam en veel meer stations met OV-fietsen.

Rover in Groningen wil:

- geen auto's op de Oosterhamrikbusbaan in de stad Groningen



Wens: een snelle bus van Hilversum naar De Uithof

- een snellere trein van Groningen naar de Randstad
- nieuw spoor tussen Stads kanaal en Emmen en naar het onderwijsgebied Zernike in de stad Groningen.

Rover in Zeeland wil:

- dat de OV-chipkaart geldig wordt in de hal-tetaxi en op de boot Vlissingen-Breskens

de plaatsing en de inrichting van haltes, displays met reizigersinformatie en fietsvoorzieningen. Verder bepaalt de gemeente mede de locatie van de haltes en daarmee de loopafstand naar belangrijke voorzieningen. Door verkeersmaatregelen vast te stellen kan de gemeente bepalen of het OV vlot en ongehinderd door kan rijden. Verder bepleit Rover-Delft het behoud van het OV in de binnenstad van Delft via een dienst met kleine busjes vanaf het station, via de Markt naar de Koepoortplaats. Zo blijft er een verbinding tussen het OV-knooppunt Station en de binnenstad en kunnen toeristen vanaf de touringcarparkeerplaats comfortabel de Markt bereiken. De voorgestelde wijziging van

de naam van station 'Delft Zuid in 'Delft Campus' vindt Rover geen goed idee: de echte campus van de TU ligt namelijk op zo'n 20 minuten loopafstand van het station. Rover is een groot voorstander van een goede OV-bereikbaarheid van het ziekenhuis, maar vraagt zich wel af of het aantal passagiers het aanleggen van een tram op de Reinier de Graafweg rechtvaardigt. Naar zo'n aanleg wil de gemeente namelijk een onderzoek doen. 'Onderzoek dan ook andere, kansrijkere, nieuwe tramtracés, zoals via de Voorhofdreef naar Tanthof-Oost,' stelt Rover-Delft.

Station Bloemendaal is toegankelijker

ProRail verbouwt station Bloemendaal. Nieuw zijn



FOTO: PRORAIL

Twee liften maken station Bloemendaal een stuk toegankelijker.

onder meer de liften naar de perrons en de heldere tunnel. Gelijktijdig levert NS voortaan Reisassistentie (voorheen AVG: assistentieverlening gehandicapten). Op 29 oktober was dat reden voor een feestelijke bijeenkomst, die goed werd bezocht. Uiteraard liet ook de werkgroep Toegankelijkheid van Rover haar gezicht zien.

ProRail werkt gestaag door aan de toegankelijkheid van stations. Intussen heeft ook

het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (samen met Binnenlandse Zaken en Volksgezondheid) het initiatief genomen de aansluiting tussen stations- en gemeentedomain aan te pakken. Hier valt nog een wereld te winnen, want vreemde zaken zoals een verspringende blindengeleidelijn bij de ingang van het station komen nu nog te veel voor. Het doel van alle partijen is dat uiteindelijk iedereen zelfstandig van de trein gebruik kan maken. Maar niet alles kan in één dag worden gerealiseerd. Daarom zal NS de komende jaren het aantal stations met Reisassistentie fors uitbreiden - tot 2025 in principe tot alle stations op het hoofdrailnet. Hier en daar zijn daarvoor nog wel aanpassingen aan onder meer perrons nodig. Rover-Toegankelijkheid volgt deze ontwikkelingen op de voet en denkt samen met ouderenbonden en organisaties van mensen met een beperking in een vroeg stadium mee. In ons achterhoofd zien we als Rover ook het gemak dat andere reizigers ook van deze toegankelijkheidsvoorzieningen hebben. Denk aan reizigers die met koffers, een kindwagen of een fiets onderweg zijn, of die tijdelijk geblesseerd zijn. <

- beter toeristisch OV aan de Zeeuwse kust, met aantrekkelijke busverbindingen en simpele toeristenpassen
- een betere treinoverstap in Roosendaal voor reizigers van Zeeland naar Breda, Tilburg en verder.

Rover in Limburg wil:

- dat NS en Arriva regelen dat reizigers bij stremmingen niet extra moeten uit- en inchecken als omreizen met de andere vervoerder handig is
- dat de spade de grond in gaat voor de trein van Weert naar Hamont en Antwerpen
- een buslijn over de Woonboulevard in Heerlen.

Rover in Utrecht wil:

- beter OV tussen Mijdrecht en de Amsterdamse regio
- dat kleine dorpen gegarandeerd op het OV-net blijven aangesloten
- een tram van De Uithof via de Utrechtse binnenstad naar Leidsche Rijn en Vleuten.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Wens: niet meer in- en uitchecken bij omreizen

Blijvende krapte, Drielandentrein, een nieuwe vervoerder

Het nieuwe spoorboekje 2019 staat niet boordevol met veranderingen. Het begroet wel Drielandentrein van Arriva en Qbuzz als nieuwe vervoerder op het spoor.

Door **Martin Oudenaarden** m.m.v. Rian van der Borgt

Het wordt steeds drukker in de trein. NS noteerde in 2017 2% meer in- en uitstappende reizigers dan in 2016. Arriva noteerde op de regionale lijnen in Gelderland ongeveer 7% meer reizigers. Uitschieter is de lijn Arnhem-Tiel met een groei van maar liefst 26%. In het noorden van het land rijden er al enige jaren extra rechtstreekse bussen vanuit de regio naar het Groningse onderwijsgebied Zernike, om de trein te ontlasten. Het Kennisinstituut voor Mobiliteit verwacht dat treinreizigers in 2023 samen 14% meer kilometers zullen afleggen dan in 2017.

Hoe het spoor deze groei moet opvangen is de vraag. NS en ProRail waarschuwden afgelopen zomer dat het spoor tegen de grenzen van haar capaciteit zit. De landsbrede invoering van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS, dat voor meer capaciteit kan zorgen, gaat erg langzaam. Er staan de komende jaren geen grote spooruitbreidingen op het programma. Wel worden Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid verbouwd om meer treinen te kunnen

laten rijden. Daarnaast wordt de spoorinfrastructuur aangepast voor meer treinen tussen Amsterdam en Arnhem en tussen Den Haag en Eindhoven. Maar uitbreiding naar vier sporen op het hele traject tussen Den Haag en Rotterdam zit er niet in.

De krapte op het spoor doet zich ook in 2019 gelden. Een flink aantal wensen van Rover voor een betere treindienstregeling kan hierdoor niet worden gerealiseerd – zie het kader. Zelfs de nieuwe volledige viersporigheid tussen Woerden en Utrecht leidt niet tot een optimale dienstregeling; de rechtstreekse trein van Gouda Goverwelle naar Utrecht Centraal staat nog steeds 7 minuten stil in Woerden.

Drielandentrein

Van Aken in Duitsland naar Luik in België via Heerlen en Maastricht in Nederland. Dat is de Drielandentrein zoals Arriva die voor ogen heeft. Het Duits-Nederlandse deel is er nu. Deze trein kan gaan rijden omdat de elektrificatie van het spoor tussen Landgraaf en het

Wensen

Het zou vreemd zijn als Rover geen wensen zou hebben voor een betere spoordienstregeling. Via het landelijke en regionale consumentenoverleg worden deze aan NS en de regionale vervoerders kenbaar gemaakt. Een korte greep uit het verlanglijstje van het landelijk overleg.

- Snellere en meer rechtstreekse treinen tussen de IJmondregio (o.a. Beverwijk) en Amsterdam;
- Intercity Den Haag-Eindhoven doortrekken naar Venlo;
- Betere aansluitingen in Hoorn in de verbinding Enkhuizen-Alkmaar en in Baarn in de verbinding Soest-Amsterdam;
- Regelmatige en beter te onthouden intervallen tussen Eindhoven en Sittard (intercity), Amsterdam en Breuke-len (sprinter) en Utrecht-Geldermalsen (sprinter).



Op het allerlaatste moment is bekend geworden dat de Drielandentrein voorlopig Duitsland niet in mag. De oude dieseltrein keert niet terug. Reizigers tussen Heerlen en Aachen moeten voorlopig met de bus en overstappen in Herzogenrath. Hoe lang dit gaat duren weet Arriva nog niet.

Duitse Herzogenrath is afgerond. De trein begint in Aken Hbf en rijdt elk uur naar Eygels-hoven Markt, Landgraaf, Heerlen, Valkenburg, Meerssen en Maastricht, het voorlopige eindpunt. In Duitsland stopt de Drielandentrein verder nog in Aken West en Herzogenrath. Arriva hoopt in de loop van 2019 door te kunnen rijden naar België. De Drielandentrein komt dan in de plaats van de huidige Belgische trein vanuit Maastricht. Het is zeer de vraag of de Drielandentrein in 2019 België zal bereiken. De Belgische overheid vindt de treinstellen van Arriva niet veilig genoeg en verbiedt vooralsnog om ermee te rijden op het Belgische spoor.

De dieseltrein tussen Heerlen en Herzogenrath is verdwenen en daarmee de kwetsbare overstap in de verbinding tussen Heerlen en Aken. Eygelshoven Markt is voortaan rechtstreeks verbonden met Maastricht; Landgraaf krijgt deze rechtstreekse verbinding opnieuw. Maar er is helaas ook een keerzijde en dat komt door de niet toereikende infrastructuur. De stop-trein vanuit Kerkrade Centrum geeft in Heerlen geen aansluiting meer op de intercity naar Eindhoven en verder. Reizigers moeten met de stoptrein mee naar Sittard en daar overstappen

op de intercity uit Maastricht. De extra reistijd is 3 minuten. Om de aansluiting in Sittard te kunnen halen, moet wel tijd worden gewonnen in de dienstregeling. Dit gaat ten koste van Heerlen De Kissel. Dit station is uit het spoorboekje verdwenen, hopelijk tijdelijk.

Nieuw station

Het nieuwe station in het nieuwe spoorboekje is Lansingerland-Zoetermeer. Het ligt aan het spoor Den Haag-Utrecht tussen de stations Zoetermeer Oost en Gouda. Lansingerland is de naam van de gemeente met de woonker-

De Drielandentrein, nu rechtstreeks van Valkenburg naar Aken

Nieuwe sprinters

NS neemt nieuwe sprinters in dienst. Ze zijn gebouwd in Spanje en een aantal is over zee naar Nederland gekomen. Als eerste rijden ze tussen Haarlem, Leiden en Den Haag. In de loop van 2019 komen daar stapsgewijs een aantal Sprinterlijnen bij: Hoorn Kersenboogerd-Schiphol-Leiden, Zwolle-Amsterdam Centraal-Schiphol-Den Haag, Zwolle-Utrecht, Leeuwarden-Meppel en Groningen-Zwolle. De nieuwe sprinters zorgen overigens pas vanaf eind 2019 voor extra zitplaatsen op het spoor. De treinen die ze vervangen gaan eerst een jaar op reserve. NS probeert hiermee te voorkomen dat treinen moeten uitvallen als er grote problemen met de nieuwe sprinters ontstaan.

Meppel

Sprinterreizigers uit de richting Leeuwarden die verder reizen naar Zwolle moeten in Meppel overstappen. De overstaptijd is lang en reizigers en Rover klagen daar terecht over. NS gaat deze aansluiting in april 2019 verbeteren.



Van Gouda naar Utrecht: soms andere tijden voor de intercity

Goudse gevolgen

De nieuwe opzet van de treindienst tussen Den Haag en Utrecht heeft flinke gevolgen voor veel reizigers die naar, van of via Gouda reizen. Een niet volledig overzicht.

- In Gouda was het bijna altijd simpel: de treinen naar Rotterdam vertrokken van spoor 8, die naar Den Haag van spoor 10. Dit is veranderd. De intercity's vertrekken allemaal van spoor 8, zowel naar Den Haag als naar Rotterdam. De sprinters naar Den Haag vertrekken altijd van spoor 10 en die naar Rotterdam afwisselend van spoor 8 en 10. Spoorwijzigingen voorbehouden;
- De intercity's van Gouda naar Utrecht v.v. blijven overdag acht keer per uur rijden, maar anders verdeeld over het uur. De vertrektijden van Gouda naar Utrecht zijn nu om .09, .14, .24, .29, .39, .44, .54 en .59 over elk uur. Van Utrecht naar Gouda om .03, .13, .18, .28, .33, .43, .48 en .58;
- Hierdoor wordt twee keer per uur de overstaptijd in Utrecht in de verbinding Den Haag-Amersfoort v.v. krappert. Deze gaat van vier naar twee minuten. Het is afwachten hoe kwetsbaar deze overstap zal blijken te zijn, vooral als conducteurs volgens het boekje al ruim voor vertrektijd de vertrekprocedure starten;
- Van de sprinter uit Den Haag is er niet altijd meer aansluiting op de intercity die verder rijdt dan Utrecht en andersom. Reizigers moeten dan extra overstappen in Utrecht, met de hiervoor genoemde krappe overstap;
- Vanuit de oostkant van Rotterdam, Capelle- en Nieuwerkerk aan den IJssel richting Zoetermeer en Den Haag en andersom is heel vaak het snelst met een overstap in Gouda. De aansluitingen tussen de intercity's zijn nu twee minuten korter, die tussen de Sprinters vaak 26 minuten langer.

nen Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel & Rodenrijs. De gemeentegrens tussen Lansingerland en Zoetermeer ligt vlakbij het station. De komst van het station heeft veel voeten in de 'dienstregelingsaarde' gehad. Een extra sprinterstop paste eigenlijk niet in de dienstregeling. Om dat toch mogelijk te maken, moesten de intercity's eerder uit Den Haag vertrekken en extra gaan stoppen in Zoetermeer. Hier is NS van teruggekomen. De dienstregeling is anders opgezet en de extra stop past nu zonder extra intercitystop. Dit heeft toch wel wat gevolgen waar reizigers aan zullen moeten wennen (zie het kader).

Lansingerland-Zoetermeer krijgt van maandag t/m vrijdag tot ongeveer 21:00 vier sprinterstops in elke richting. 's Avonds en in het weekend zijn het er twee. Het station moet een belangrijk OV-knooppunt in de regio worden. De HTM trekt RandstadRail lijn 4 door vanaf het huidige eindpunt Javalaan. Dit gebeurt in het voorjaar van 2019. Dan is ook het busstation klaar. De RET gaat busverbindingen bieden naar de woonkernen van Lansingerland en Arriva naar Moerkapelle en Waddinxveen.

Intercity Direct

De Intercity Direct is een van de snelste groeiers van het Nederlandse spoorwagennet. De prestaties die NS hier levert voldoen aan de eisen die het rijk stelt. Reizigers ervaren echter nog heel veel ongemak: te weinig zitplaatsen en veel uitvallende treinen. NS probeert wel dingen te verbeteren, maar overtuigend is het niet. Het bedrijf gaat de treinen tussen Amsterdam en Breda v.v. verlengen van zes naar zeven ritten. Dit levert per trein ongeveer 80 extra zitplaatsen in de 2e klasse op. Daarnaast rijdt er bijna elk uur een extra Intercity Direct tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal v.v. NS hoopt dat reizigers zich hierdoor beter over de treinen zullen verdelen. Rover betwijfelt dit, omdat de extra Intercity Direct en de Beneluxtrein maar enkele minuten na elkaar rijden. Echte verbetering op de HSL lijkt op korte termijn niet mogelijk, het wachten is op de nieuwe intercitytreinstellen die naar verwachting eind 2020 gaan rijden tussen Amsterdam en Breda.

Qbuzz op het spoor

Sinds 9 december 2018 rijdt Qbuzz ook treinen. Het bedrijf rijdt, in plaats van Arriva, op de zogenoemde Merwede Linge Lijn tussen Dordrecht, Gorinchem en Geldermalsen. De dienstregeling is nagenoeg gelijk aan het tijdperk onder Arriva: Qbuzz rijdt een uur langer een kwartierdienst tussen Dordrecht en Gorinchem v.v. De treinen zijn dezelfde als die bij Arriva reden. Ze krijgen wel een opknappbeurt: nieuwe stoelen en R-net kleuren.

Arriva heeft de dienstregeling in de Achterhoek uitgebreid. Op zondagmiddag rijden de



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Internationaal

De internationale dienstregeling kent, op de Drielandentrein na, weinig veranderingen. Het aantal treinreizigers tussen Nederland en Londen groeit. Eurostar wil daarom in het voorjaar van 2019 het aantal rechtstreekse treinen van Londen naar Amsterdam uitbreiden van twee naar drie per dag. In de andere richting blijft het nog overstappen in Brussel, omdat er nog geen paspoort- en veiligheidscontroles worden uitgevoerd in Nederland. Vanaf april 2019 rijdt Thalys rechtstreekse treinen van Amsterdam naar Disneyland bij Parijs. De rechtstreekse verbinding van Nederland naar Lille Europe is vervallen. Reizigers naar de Noord-Franse stad moeten in Brussel overstappen. Of in Antwerpen en vanuit de Scheldestad met een klassieke trein verder. De tijdelijke overstap in Essen voor reizigers tussen Roosendaal en Antwerpen is vervallen. Er dreigt echter een verplichte overstap tussen Maastricht en Luik, omdat de Belgische treinstellen het Nederlandse veiligheidssysteem niet aan boord hebben.

De Eurobahn kende een zeer moeizame start met de nieuwe treindienst van Hengelo naar Bielefeld. Het gaat nu beter, maar helaas zien reizigers in de storingsmeldingen nog te vaak dat er veel minder treinen rijden wegens beperkingen in de materieelinzet. Dit betekent meestal dat Eurobahn een treinstel heeft ingezet dat niet in Nederland mag rijden. Het gevolg is minimaal een uur vertraging. Het is te hopen dat dit in 2019 beter gaat. Ten slotte worden de ICE's naar Duitsland soms iets sneller.

treinen op de trajecten Doetinchem-Winterswijk en Zutphen-Winterswijk twee in plaats van één keer in het uur. In de vroege ochtend is er van maandag t/m vrijdag een extra rechtstreekse trein van Winterswijk via Zutphen naar Apeldoorn. Reizigers uit dit deel van de Achterhoek kunnen daardoor niet alleen een half uur vroeger, maar ook sneller naar de Randstad reizen. De eerste aankomstmogelijkheid in Amsterdam is nu rond 8:00. <

In 2019 langere IC-Direct treinen

Dordrecht-Breda

De intercity Dordrecht-Breda rijdt alleen nog maar in de spitsuren. En niet meer met intercitymaterieel maar met sprinters. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat subsidieert de trein omdat NS er zelf geen brood in ziet. De afgelopen twee dienstregelingen reed deze intercity de hele dag en ook in het weekend, ook met subsidie. NS heeft beloofd te onderzoeken of er een duurzame en aantrekkelijke Intercityverbinding kan komen tussen beide steden.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Van Arriva naar Qbuzz, de trein Dordrecht-Geldermalsen

‘Op zoek naar wat ons verbindt’

In de vorige editie namen we afscheid van Rover-directeur Ineke van der Werf. Nu is het tijd voor een kennismaking met Freek Bos, die vol ambitie als ‘directeur nieuwe stijl’ aan de slag is gegaan.

Door **Sanne van Galen**

Freek Bos (31) is opgeleid als politicoloog aan de Radboud Universiteit en heeft de nodige kennis van de OV-wereld. Voor de Landelijke studentenvakbond (LSVb) was hij enige jaren de vertegenwoordiger van student Nederland in het Locov. Namens de studentenvakbond in Nijmegen zat hij in het Locov Gelderland. Sinds 2015 werkte hij op het landelijk Roverkantoor als beleidsmedewerker.

38.000 kilometer

Freek is zelf fanatiek OV-reiziger. ‘Ik reis het hele land door, in totaal denk ik ergens rond de 38.000 OV-kilometers op jaarbasis,’ vertelt hij. ‘Om de reiziger te vertegenwoordigen moet je op de juiste plekken zijn. En om te begrijpen wat de reiziger ervaart moet je het product ook zelf gebruiken’. Die gelegenheid krijgt hij genoeg, want tussen zijn woon- en werkplaats moet hij dagelijks met drie verschillende vervoerders reizen. ‘Wat in- en uitchecken is, hoeft niemand me te vertellen. En toch maak ook ik daarbij nog wel fouten. Problemen die

reizigers tegenkomen, worden daarmee dus erg levend voor me.’

Desondanks is hij erg positief over het openbaar vervoer. ‘Het OV doet het heel goed. Het is voor veel mensen een goede oplossing om eenvoudig te reizen. De klanttevredenheid over het OV en het gebruik ervan stijgen dan ook. OV is bovendien een oplossing voor maatschappelijke problemen. Ik denk daarbij niet alleen aan CO₂-uitstoot, maar ook aan de fysieke ruimte. Het OV heeft relatief weinig ruimte nodig in een drukke stad.’

Meer wissels

Zijn enthousiasme voor het openbaar vervoer brachten Freek uiteindelijk bij Rover, waar hij 3,5 jaar geleden aan de slag ging als beleidsmedewerker. Hij kreeg als opdracht mee om de relatie met ProRail te verbeteren. ‘Destijds zat ProRail in een vacuüm tussen twee ceo’s, waren er vaak en langdurig storingen aan de infrastructuur en leek men te vergeten dat er reizigers in de trein zaten. Dat zorgde voor een slechte relatie tussen Rover en ProRail,’ vertelt hij.

Gelukkig is er de afgelopen jaren bij ProRail veel veranderd, ook de relatie met Rover. ‘Natuurlijk zijn we het nog steeds niet altijd met elkaar eens. Maar we respecteren elkaar wel en begrijpen waarom we het niet met elkaar eens zijn.’ Als twistpunt noemt Freek de onenigheid over wissels: Rover is erg kritisch op het beleid van ProRail om het aantal wissels te verminderen. ‘Een reiziger wil juist méér wissels. Dan wordt het mogelijk om bij verstoringen en werkzaamheden letterlijk om het probleem heen te rijden. ProRail gelooft echter



Freek Bos (links) bij het tv-programma Kanniewaarzijn



FOTO: SANNE VAN GALEN

nog steeds dat een verstoring voorkomen kan worden door de wissel te verwijderen.’

Rover-directeur Freek Bos

Directeur nieuwe stijl

Meer of minder wissels zijn niet meer Freeks eerste zorg, nu hij als ‘directeur nieuwe stijl’ is aangetreden. In deze nieuwe functie worden de taken van de oud-directeur gecombineerd met de taken van de voorzitter, die langzaam steeds meer naar de achtergrond zal verdwijnen. Freek verwacht dat Rover met deze nieuwe structuur slagvaardiger kan worden. Veranderingen kunnen sneller doorgevoerd worden, nu de verantwoordelijkheden minder zijn opgesplitst tussen kantoor en bestuur.

Maar is hij niet bang het als gecombineerd directeur én voorzitter veel te druk te krijgen? ‘De vraag naar de kennis en kunde van Rover zal altijd groter zijn dan we kunnen leveren. Toch ben ik niet bang dat ik het veel te druk krijg. Op het kantoor hebben we een hardwerkend team waardoor we er samen voor zorgen dat we steeds meer gedaan krijgen. Het combineren van de twee functies zorgt bovendien ook voor efficiency.’

‘Wat in- en uitchecken is, hoeft niemand me te vertellen. En toch maak ook ik daarbij nog wel fouten.’

Uitdagingen voor Rover

Freek ziet de nodige uitdagingen voor Rover. ‘Als vereniging moeten we met de toekomst mee gaan en dat vereist verandering. Zo daalt het ledenaantal, spreken we jongeren onvoldoende aan en moeten we op zoek naar geld om onze activiteiten te bekostigen. Daarbij speelt bovendien nog mee dat we een diffuus imago hebben. Reizigers en organisaties die ons kennen waarderen onze inbreng zeer en weten dat we constructief meedenken om het OV te verbeteren. Maar er zijn ook reizigers die vinden dat Rover oud en zuur is’. Tijd dus om aan dat imago te gaan schaven. ‘Veel zaken die we als Rover aan onszelf willen veranderen kosten in euro’s niets. Het is vooral dingen anders doen. Of soms juist iets niet meer doen terwijl we dat al jaren hebben gedaan’.

Freek ziet vooral kansen voor de schat aan kennis die Rover in huis heeft. ‘Het is zaak deze kennis nog beter in te zetten,’ stelt hij. ‘Rover moet de verbindende schakel zijn tussen alle elementen van de reis. Een bedrijf ziet de reiziger alleen binnen zijn eigen domein. Wij als Rover weten wat daarbuiten gebeurt. Of de bus goed aansluit. Of het P&R-terrein op de goede plek ligt. Door deze kennis positiever in te zetten kunnen we bijdragen aan een reis zonder drempels.’

Als eerste prioriteit ziet Freek echter de noodzaak om te gaan werken aan financiële onafhankelijkheid. ‘De rijkssubsidie maakt een te groot deel uit van de begrotingen. We zullen opzoek moeten naar structurele inkomsten buiten de subsidie. Daarvoor hebben we allianties nodig met andere verenigingen en bedrijven’.

De toekomst

Een sterker en toekomstbestendig Rover staat er niet in één dag. Freek hoopt dat alle leden hieraan op hun eigen manier kunnen bijdragen. ‘Onze leden zijn onze ambassadeurs. Zij kunnen helpen met de positieve uitstraling van Rover en met het werven van nieuwe leden. Dit is iets dat wij samen moeten doen.’ Daarbij staat hij open voor goede, nieuwe ideeën om het openbaar vervoer nog beter te maken. Het liefst positieve ideeën waarbij er gekeken wordt naar de toekomst.

‘Het OV en daarmee ook Rover kunnen echt onderdeel zijn van de oplossing voor de maatschappelijke problemen van vandaag de dag. Ik geloof erin dat als we daar samen goed aan werken, de reiziger ervan profiteert maar Rover zelf er ook beter van wordt. We moeten op zoek naar wat de OV-organisaties met elkaar verbindt in plaats van waar de conflicten liggen, zodat we samen een impuls kunnen geven aan drempelvrij en vooral toekomstbestendig openbaar vervoer’. <

A photograph of a winter landscape. In the foreground, a snow-covered field with patches of green grass. A line of bare trees and shrubs separates the field from a dense forest in the background. The trees are tall and thin, with no leaves. The sky is a pale, hazy blue. The overall tone is cold and serene.

Klimmen en aan weerszij van de grens



De échte buitenlandwandeling komt in de volgende *Reiziger*, maar ook deze wandeling loopt voor een flink deel over de landsgrens – al is het nergens meer dan 2 km van die grens vandaan. En we beginnen en eindigen in Nederland. Voor een wandeling die mooie vergezichten oplevert, met weinig asfalt en veel natuur.

dalen den

Door **Gerda Spaander**

De reis vanaf Maastricht met bus 57 is een aangename. Deze bus voert tussen Maastricht en Gulpen langs verschillende plaatsten van waaruit heel goed te wandelen is. Ons beginpunt en eindpunt liggen beide op de route van deze buslijn.

Deze Op Verkenning begint in Mheer, boven bij de kerk en het kasteel (altijd aardig om even rond te kijken op de binnenplaats) of bij de volgende bushalte, 30 meter lager. Vanaf die halte loop je al snel op een smal paadje met een erg mooi uitzicht. Wie het paadje te smal en te scheef vindt kan beneden lopen, aan de andere kant van het weiland. Verderop voert de route onder langs het Hoogbos, in het voorjaar een van de betere bossen met bosanemonen (niet alleen de witte, maar hier en daar ook de zeldzamere gele). We passeren geen grenspaal (wel een grenssteen), maar wel de grens; het verschil is enigszins te zien aan het opener landschap links. De bosrand is daar uitgedund, op zich geen punt, maar het hout is langs het pad neergelegd waardoor het zicht op het bos minder is geworden. Bovendien liggen er zulke dikke takken en stammen dat die in geen jaren in elkaar zullen zakken.

Stilte

Vlak voor we het Hoogbos verlaten zien we een bank, met een opschrift: *Ervaar en koester de stilte – goute et aime le silence* (want we zijn inmiddels al in België – hoewel, de Voerstreek is toch Vlaams en niet Waals?) Mooi natuurlijk, maar met een tractor die in de buurt aan het werk is lukt dat toch niet helemaal. Deze bank, of bijna een bed, staat niet op zichzelf maar is onderdeel van een gelijknamig project. Het Vlaamse Limburg blijkt een actief stiltebeleid te voeren, en er zijn o.a. een stiltedag en stilte-excursies georganiseerd. Met stiltegidsen. We houden verder onze mond en luisteren naar de vogels. Heerlijk.

Wagyu op het menu

Vanuit het dal klimmen we naar het plateau, om van daar af te dalen naar 's-Gravenvoeren – Fourons le Comte voor degenen die 'Fourons Wallons' in hun vaandel hebben. De route voert eigenlijk langs het dorp, maar het is ook de moeite waard om 's-Gravenvoeren en de plaatselijke horeca aan te doen. Afspanning De Swaen bijvoorbeeld, aan dat

FOTO: GERDA SPAANDER



Waarheen

Deze Op Verkenning beschrijft een ongeveer 11 km lange wandeling van Mheer, halte Kerk of Dorpsstraat (bus 57, Maastricht-Gulpen) naar Noorbeek, halte Wesch (ook bus 57).

De wandeling gaat over heuvels, langs en door bos, langs de Noor en de Voer, en het dorp 's-Gravenvoeren.

Een routebeschrijving vindt u op

www.rover.nl/wandelroutes.

Ongeveer 80% van de wandeling gaat over onverharde paden en door weiland.

Horeca is te vinden in Mheer, 's Gravenvoeren, kasteel Altembrouck en in Noorbeek.

Raadpleeg www.ns.nl of www.9292.nl voor de trein naar Maastricht en de bus naar Mheer en vanaf Noorbeek.

FOTO'S: GERDA SPAANDER

mooie pleintje. De rivier de Voer loopt daar in een goot, verderop mag de beek weer vrijuit kronkelen.

Na 's-Gravenvoeren gaan we richting Altembrouck, een heerlijk heuvellandschap met min of meer gelijknamig kasteel. Het pad voert langs een helling met bankje met een prima uitzicht. Even verderop is het uitzicht weer heel anders en nog mooier. Hier lopen we niet meer over een pad maar over gras. Eerder stonden hier tientallen oude walnotenbomen, maar dat mocht blijkbaar niet – ze zijn weg. In het voorjaar zie je zo hier en daar primula's. En verder naar beneden lopen we langs de Noorbeek, waaraan je niet af kunt zien dat die ooit dit hele dwarsdal heeft uitgesleten. Aan het eind van de wandeling komen we de Noor weer tegen, want die ontspringt bij de bushalte.

De Noor gaat verder langs Kasteel Altembrouck, met exclusieve horeca. De zwarte Wagyu-runderen uit Japan, die daar in de buurt lopen, staan ook op de menukaart. Vanaf de route van deze Op Verkenning is het even omlopen als je daar koffie wilt drinken of lunchen, maar het is weer eens iets anders.

Voer en voorde

Wij kruisen en verlaten de Noor, gaan flink omhoog en zien aan de rechterkant dat het natuurgebied wordt uitgebreid. Grasland wordt afgegraven om de vroegere kalkgraslanden te herstellen en orchideeën weer kansen te geven. We moeten nog eens terugkomen.

Na de klim gaan we weer omlaag, dit keer naar het dal van de Voer. Het is hier niet voor niets de Voerstreek. Bij de kruising kunnen liefhebbers van fossielen nog even twee keer rechtsaf gaan om een voormalige kleine groeve te zien. Overigens levert al het klimmen en dalen in

In de winter is de maretak wel heel goed te zien.

Hier op het plateau tussen het Hoogbos en 's Gravenvoeren

de winter wel het risico op uitglijders. Schoenen met een goed profiel bewijzen dan goede dienst.

En dan lopen we al snel langs de Voer. Aan de rechterkant is er een voorde, een doorwaadbare plaats. Je krijgt er wel natte voeten, maar voor vee en landbouwwerktuigen is dat niet erg. Verderop langs de helling die Schoppemmerheide heet wordt er weer aan natuurontwikkeling gedaan. Nu in de winter valt dit niet zo op, maar straks des te meer.

De boom van Sint Brigida

En dan wordt het tijd om weer terug te gaan naar Nederland. We verlaten de Voer en beginnen aan een flinke klim. Terugkijkend schittert de Voer nog tussen de bomen door. Op het hoogste punt zijn we weer bijna in Nederland. De kerk van Noorbeek is al te zien, dus het is duidelijk waar we heen moeten. Na een makkelijke daling is daar inderdaad die kerk. Met een 'meiboom', een hele hoge den die het hele jaar boven de kerk uitsteekt. Jaarlijks wordt op de tweede zaterdag na Pasen een den gehaald en rechtop gezet, en daar doet het hele dorp aan mee. Deze den is gewijd aan Sint Brigida, de beschermheilige van het vee, in de tijd dat er een veepest woedde. Sint Brigida kreeg haar jaarlijkse boom en de veepest verdween. Overigens hebben ook andere Limburgse dorpen hun meiboom, met een net iets ander verhaal. Eerder was er een bushalte (Pley) op het plein bij de kerk. Met een mooie bank, wat wil je nog meer. Maar blijkbaar wilde de vervoerder daar liever niet meer stoppen, en dat is jammer. Nu moet je doorlopen naar de volgende halte, Wesch, bij de bron van de Noor. En dat is gezien die bron en de vakwerkbouw ook geen slechte plek.



Al snel na de bushalte in de natuur. Even verderop het Hoogbos.

Reizen tot in de haarvaten

Op 16 november vond in het Utrechtse provinciehuis een bijkomst plaats met als motto: Reizen tot in de haarvaten – wat te doen tegen versnippering van openbaar vervoer.

Door **Gerda Spaander**

Roveraars en anderen die werken met of op een andere manier te maken hebben met openbaar vervoer discussieerden over hoe het verder moet.

Vanuit het kennisplatform CROW werden trends en ontwikkelingen in het OV en het kleinschalig vervoer behandeld. De Woerdense wethouder (en voormalig Rover-bestuurslid) Tymon de Weger ziet buurtbussen als de beste oplossing, Conny Kooyman (directeur van LFB Nederland) stelde toegankelijkheid in het kleinschalig OV aan de orde, en Erwin Stoker van het OV-bureau Groningen-Drenthe liet de aanpak aldaar zien.

Het blijkt moeilijk hier een ei van Columbus te vinden. Voor het zoeken daarnaar heeft Rover-directeur Freek Bos tien reizigerseisen aangeboden. Ze zijn gericht aan het rijk, OV-autoriteiten, gemeenten en OV-bedrijven.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

De buurtbus: kleinschalig en eenvoudig!

Maak het kleinschalig OV minder versnipperd

1. Zorg dat iedereen kan reizen van deur tot deur

Kleinschalig openbaar vervoer is een schakel in een hele reis. Denk over de grenzen van deze ene rit heen.

2. Geef reisinformatie over route, haltes en dienstregeling

Reizigers willen voor en tijdens hun reis weten hoe ze op hun bestemming (en weer terug) kunnen komen. Digitaal, op papier of via een reisplanner (open data). Zorg dat deze informatie beschikbaar is, niet alleen voor inwoners van een gebied, maar ook voor gebruikers van buitenaf.

3. Geef informatie over tarieven

Reizigers willen snel, eenvoudig en overal informatie vinden over de reiskosten en het voordeligste tarief. Zorg voor een helder tarief. Laat ook reguliere abonnementen geldig zijn.

4. Geef informatie over betaalmethodes

Voorkom een wirwar aan betaalmethodes. Zorg dat reizigers de hele reis op dezelfde manier kunnen betalen en dat zij informatie kunnen vinden over de geaccepteerde betaalmethodes.

5. Geef informatie over reizen met een beperking

Reizigers met en zonder functiebeperking willen informatie kunnen vinden over de toegankelijkheid van de haltes op hun reis. Iedereen die zelfstandig de halte kan bereiken, moet mee kunnen. Haltes en voertuigen zijn vanzelfsprekend toegankelijk. Informatie is voor iedereen te begrijpen.

6. Laat het rijk regie voeren

Reizigers willen eenvoud en gemak. Dus geen oerwoud aan tarieven en voorwaarden. Regie van het rijk kan van kleinschalig OV een volwaardig deel van de hele keten maken.

7. Hetzelfde soort vervoer, dan dezelfde voorwaarden

OV-autoriteiten moeten zorgen voor uniforme vervoer-voorwaarden per vervoerssoort. Zorg bijvoorbeeld voor dezelfde betaalmethodes in alle buurtbussen in Nederland.

8. Zorg voor de beschikbaarheid van OV

Reizigers malen niet om blauwe of gele nummerplaten van een taxi of busje. Reizigers willen van A naar B. Altijd en overal. Zonder zorgen om speciale pasjes en andere barrières.

9. Bezint eer ge begint

Introduceer pas een nieuwe soort kleinschalig OV na een analyse van reizigersbehoeftes en na overleg met regionale patiënten- en reizigersorganisaties. Gooi geen oude schoenen weg voordat de nieuwe zijn ingelopen.

10. Doe het samen

Werk samen met patiëntenverenigingen, reizigersoverleggen, (buur)gemeenten, (buur)provincies en (buur)vervoerders. Spreek van tevoren normen af om te beoordelen of een pilot als succes kan worden gezien.

Forensen en gezondheid

Hoe ongezond is het om met de trein te reizen? Die gedachte kan wel eens opkomen als je op een miezerige winterochtend in een stampvolle trein vol snotterende forensen zit - of staat.

Door **Jan Brouwers**

NS legde de 'gezondheidsvraag' voor aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Dat bracht een brochure uit onder de titel 'Gezondheidseffecten van het reizen met auto of trein in het woon-werkverkeer'. De conclusies zijn niet verontrustend. Sterker nog: er zijn aanwijzingen dat treinreizen positieve effecten heeft op je gezondheid.

Eigenlijk is er nog niet zo veel onderzoek gedaan naar de effecten op de gezondheid van het reizen met de trein of met de auto van en naar het werk, zo constateerde het RIVM. En voor zover er onderzoek is gedaan, heeft dat geen betrekking op de situatie in Nederland.

Betere weerstand

Maar eerst de vraag of je de kans op griep of verkoudheid vergroot door met de trein van en naar je werk te reizen. Er zijn aanwijzingen dat dit inderdaad het geval is, maar goede ventilatie van de treinen geeft een forse reductie van de kans dat reizigers elkaar besmetten. Daarnaast bleek dat mensen die driemaal per week of meer met het openbaar vervoer reizen, een betere weerstand hebben. Of om het genuanceerd uit te drukken: het heeft een 'beperkt positief effect heeft op het verhogen van de weerstand'. Onderzoek naar gezondheid behelst meer dan de vraag of iemand ziek is. Het RIVM keek daarom ook naar de effecten van woon-werkverkeer op de mentale gezondheid. In het algemeen blijkt het leven van de forens niet over rozen te gaan. Zowel in de trein als in de auto heerst



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Goede treinventilatie zorgt voor minder besmettingsgevaar





FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

de stress, want onder meer resulteert in slecht slapen en vermoeidheid, vooral onder de automobilisten. Treinforensen hebben dan weer meer angstklachten. Forensen zijn in het algemeen minder tevreden met hun leven en dat geldt vooral voor wie lang met de trein moet reizen. Maar ook hier blijkt het onderzoek niet altijd eenduidig. 'Voor welbevinden zijn de verschillen tussen autoforensen en treinforensen tegenstrijdig. Wel is duidelijk dat het welbevinden beter is bij forensen die fietsen of wandelen,' aldus het RIVM.

Ontspanning of stress?

Die tegenstrijdigheid komt ook naar voren uit een recent onderzoek van de Antwerp Management School onder ruim duizend Belgische forensen. 'Zowat een derde van de werknemers uit het onderzoek ervaart de verplaatsing als een moment van ontspanning, terwijl dit voor ongeveer evenveel werknemers juist voor stress zorgt,' aldus onderzoekster Ans De Vos tegenover het Vlaamse dagblad *De Standaard*. Maar, zo benadrukt De Vos, wie bijvoorbeeld meer last heeft van files, ervaart meer stress. Hoe dan ook heeft pendelen tussen huis en werk gevolgen voor gezondheid en welbevinden, zo blijkt ook uit deze studie: 'Woonwerkverkeer heeft een onmiskenbare impact op onder meer het engagement voor de job, het risico op burn-out en je *work-life balance*.' Maar ook dit betreft geen Nederlands onderzoek en daar is nu juist wel behoefte aan, zo

Nederlanders gezonder door te fietsen naar het station

De brochure van het RIVM is te downloaden via bit.ly/gezondeforens

stelt het RIVM. Ons land is namelijk in een opzicht uniek: hier gaan relatief veel mensen met de fiets naar het station. 'Verondersteld wordt dat de positieve gezondheidseffecten van treinreizen in de Nederlandse situatie vaak groter zijn dan elders, vooral vanwege de voorname positie die de fietsen en lopen innemen in het voor- en natransport,' schrijft het RIVM.

Minder overgewicht

Maar ook zonder dat onderzoek zijn er duidelijke verschillen aan te wijzen tussen de treinreiziger en de automobilist. Treinreizigers hebben minder last van overgewicht, zo bleek uit een Engelse studie. 'Uit meerdere studies blijkt dat openbaar vervoer reizigers vaker en verder lopen, en daarmee fysiek actiever zijn dan automobilisten. Uit een analyse van verschillende studies (VS, Groot-Brittannië en Australië) blijkt dat treinreizigers per saldo 8-33 minuten per dag meer lopen dan automobilisten. In Nederland verwachten we een nog groter effect, door de vaak gebruikte combinatie van fiets en trein,' aldus het RIVM.

Informatie cruciaal

Wat zou NS kunnen doen met deze voorzichtige conclusies? Allereerst zorgen voor schone en goed geventileerde treinen. Dat scheelt al een hoop griepgevallen en verkoudheden. Maar – zoals het onderzoek terecht stelt – gezondheid is meer dan het ontbreken van ziekte. In dit verband zijn twee zinnen uit het onderzoek van belang. De eerste gaat over stressfactoren:

'Drukke, vertraging, asociaal gedrag, temperatuur, gevoel geen controle te hebben, en onvoorspelbaarheid van de reis spelen een belangrijke rol bij ervaren stress.'

NS moet dus blijven investeren in voldoende materieel en goede informatie bij verstoringen. Want ook al zou objectief vast te stellen zijn dat treinreizen beter is voor je gezondheid, dan nog verandert de manier waarop je het reizen ervaart niet. Daarmee komen we bij de tweede cruciale zin:

'Autobezitters ervaren meer bescherming, prestige, zelfvertrouwen en 'meesterschap' dan OV reizigers.'

De automobilist heeft zelf het stuur in handen, ook in een kilometerslange file. Vergelijk dat met de treinforensen die bij een verstoring niet weten waar ze aan toe zijn en als een kudde schapen van het ene naar het andere perron worden gedreven. Om daar te constateren dat daar ook geen trein is. De gezondheid van de forens wordt meer bedreigd door onvoldoende informatie dan door virussen en bacteriën. <



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Elektrische lijn 316 op Amsterdam Centraal

Edam-Amsterdam elektrisch

Buslijn 316 rijdt hoogfrequent van het busstation in Edam via het centrum van Volendam, de provinciale weg N247 en de IJtunnel naar Amsterdam CS. De lijn wordt sinds november volledig elektrisch gereden, zowel op het busstation in Edam als de stalling in Purmerend staan laadpalen waar de

bussen worden geladen met groene stroom. De veel stillere elektromotoren zorgen voor extra comfort voor de passagiers en omwonenden. Het levert bovendien een betere luchtkwaliteit met een jaarlijkse besparing van zo'n 7,5 ton CO₂-uitstoot. (bron: Rover Haarlem)

Raadsleden Zaanstad willen verlenging N/Z-lijn

Zes Regioraadsleden van Zaanstad hebben de Vervoerregio Amsterdam verzocht zo snel mogelijk een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Zaanstad. De partijen willen dit omdat er komende jaren steeds meer woningen bijgebouwd zullen worden en de stijgende huizenprijzen in Amsterdam mensen dwingen om in de omgeving te gaan wonen. Om de werkelijke kansen van deze verlenging te bekijken, vragen GroenLinks, VVD, PvdA, PVV en Denk de Vervoerregio om zo snel mogelijk een haalbaarheidsonderzoek – inclusief tijdspad en kostenplaatje – uit te laten voeren. De huidige prognoses voorspellen dat het inwoneraantal van Zaanstad in 2040 gegroeid zal zijn naar 200.000 personen, een stijging van bijna 30 procent. Veel van die extra inwoners werken hoogstwaarschijnlijk in Amsterdam en volgens de raadsleden barst de spoorverbinding Amsterdam-Uitgeest nu al uit haar voegen. Bovendien biedt een goede metroverbinding kansen om het autogebruik in deze regio te verminderen. Dat is belangrijk voor het verminderen van de CO₂-uitstoot. (bron: OV Pro)

1 stap verder

NS is op 1 oktober gestart met de proef '1 stap verder'. Hiermee biedt het bedrijf reizigers met een visuele beperking begeleiding op het aankomststation naar de eerstvolgende vorm van ov. De proef duurt drie maanden en vindt plaats op de stations Zwolle, Utrecht Centraal en Den Haag Centraal. 'NS wil dat reizigers met een beperking net zo fijn kunnen reizen en daarom bieden wij hulp waar nodig'. Toen NS de concessie gegund werd, is met het ministerie van I&W afgesproken dat de toegankelijkheid op desbetreffende stations verbeterd moest worden voor reizigers met een motorische, visuele, auditieve of andere beperking. Voor reizigers die een visuele beperking hebben, is het met name lastig om de weg te vinden op treinstations. De Oogvereniging legde bij NS een verzoek neer of daarop kon worden ingespeeld, met name op grote stations of stations die in een verbouwing zitten. Bij succes wordt de extra dienstverlening verder uitgebreid. De reiziger kan de extra service boeken onder de naam 'NS Reisassistentie'. De assistentie wordt aangeboden van de eerste tot en met de laatste trein op genoemde stations. (bron: Biind)



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Noord-Holland pakt omgeving stations aan

De omgeving van de stations in Noord-Holland is toe aan verbetering. Dat blijkt uit digitaal onderzoek van de provincie Noord-Holland onder 11.000 reizigers en niet-reizigers. Zo'n veertig procent van de deelnemende mensen heeft suggesties gedaan voor het verbeteren van de stations-omgeving. Er kwamen onder meer ideeën binnen voor meer groen, betere fietsenstallingen op en rond de stations en meer horeca en winkels. Ook camera's en betere verlichting werden als oplossing genoemd. De provincie gaat er nu mee aan de slag. (bron: *OV Magazine*)

Nieuw reis-informatiesysteem in Fryslân

Naast het busstation Leeuwarden, krijgen nog negen Friese busstations in de komende twee jaar schermen met actuele reisinformatie (DRIS-panelen). Het gaat om de busstations Heerenveen, Van Knobelsdorffplein Drachten, Transferium Drachten Oost, Sneek, Bolsward, Dokkum, Oosterwolde, Lemmer en het Transferium Feanwâlden dat nog in aanbouw is. Dit zijn de plaatsen met de meeste instappers, zo blijkt uit OV-chipkaart gegevens. Op de schermen staat een overzicht van de ritten die binnen een uur vertrekken, van welke halte en of er vertragingen zijn. Op de grotere stations komen ook bij de haltes zelf displays. Blinden en slechtzienden kunnen via een audiozuil gesproken informatie krijgen. Er zijn geleidelijnen die naar deze zuil toe leiden. (bron: Provincie Fryslân)



Nieuwe reisinformatie in Leeuwarden

FOTO: INEKE VAN DER WERF

Let's KeoBike!

Met ongeveer 35.000 km aan fietspaden is er geen land ter wereld waar er zo veel gefietst wordt als in Nederland. Vervoerder Keolis Nederland springt hierop in met de campagne 'Let's KeoBike'. 'Een reis is niet aan één modaliteit gebonden. Om relevant te blijven voor onze reizigers, zullen wij dus flexibel moeten zijn,' licht Keolis-directeur Cees Anker het concept toe. 'KeoBike als deelfiets past bij de ontwikkelingen in de samenleving en bij onze visie op ketenmobiliteit. Steeds meer binnensteden en nieuwe woonwijken worden autoluw gebouwd. Het openbaar vervoer wordt hierdoor steeds belangrijker. De afstand van en naar de bushalte kan worden ingevuld door KeoBike. Hiermee is KeoBike een mooie aanvulling op het openbaar vervoer en vervanging voor de auto.' Met behulp van een app reserveer je een fiets of haal je hem direct uit een carroussel, in o.a. Leusden, Apeldoorn, Ede, Harderwijk, Wittenberg, Epe, Vaassen en Almere. De kosten bedragen € 1,50 per uur tot € 3 voor een hele dag. Meer info: www.Keobike.nl (Bron: Keolis)

Hoekse Lijn pas in februari 2019 opgeleverd

Er kan op zijn vroegst eind februari 2019 gestart worden met de exploitatie van de Hoekse Lijn. Dit komt door een latere oplevering van de software inclusief veiligheidsverklaring. Het is de zoveelste keer dat er op de Hoekse Lijn een vertraging wordt gemeld. De vertraging zal niet leiden tot aanvullende kosten. Het vervangende busvervoer en de bestaande compensatiemaatregelen voor reizigers lopen door zolang dit nodig is. Het Rotterdamse college zegt in een brief aan de raad zich ervan bewust te zijn dat hierdoor de overlast voor reizigers langer blijft voortduren. 'Tegelijk is deze beslissing ook in het belang van de reiziger. Een goed werkend spoorbeveiligingssysteem is cruciaal voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de Hoekse Lijn. Op dat gebied worden dan ook geen concessies gedaan.' (bron: *OV Pro*)

GVB over op Nederlandse groene stroom

Vanaf 2019 rijden de tram en metro in Amsterdam op Nederlandse groene stroom. Dit is de uitkomst van de aanbesteding die GVB samen met Metro en Tram van de gemeente Amsterdam in mei dit jaar is gestart. De aanbesteding is gewonnen door energieleverancier Nuon/Vattenfall die met onder meer windmolens op de Maasvlakte de groene energie opwekt. De stroom komt voor 100 procent uit Nederland. GVB wil in 2025 klimaatneutraal opereren. Ook gaat de stadsvervoerder in samenwerking met Nuon/Vattenfall extra duurzame opwekcapaciteit realiseren om in de energiebehoefte te voorzien. (bron: *OV Magazine*)

> Renovatie station RAI

Station RAI is volop in renovatie. De metrohal is te krap voor een goede doorstroming van de duizenden reizigers die er iedere dag komen. Afgelopen zomer zijn de voorbereidingen van de werkzaamheden gestart: uitbreiding van de fundering, het maken van een nieuwe glazen gevel, het leggen van nieuwe vloeren en het realiseren van een nieuw plafond. Daarnaast komen er meer poortjes en betere technische



FOTO: WIJNEMENJEMEE.NL

Artist impression en toekomstplaatje van de buitenkant van station RAI.

ruimtes. De fietsenstalling wordt ook uitgebreid; de voorkant wordt van glas en na de renovatie is hier plek voor circa 1800 fietsen in plaats van 500. De stalling is vanwege de renovatie gesloten en in pandig al grotendeels gesloopt. Het station blijft wel open. Tijdens de verbouwing kunnen treinreizigers alleen aan de zuidzijde het station binnenkomen en verlaten, de route van de metroreizigers naar de in- en uitgang loopt wel via de noordelijke hal. Hier wordt tussen de bouwplaatsen in een overdekte gang aangelegd. De fietsenstalling wordt in het eerste kwartaal van 2019 opgeleverd, de metrohal is naar verwachting medio 2019 gereed.

(bron: Wijnemenjemee.nl, Vervoerregio Amsterdam)

Bûtengewoan Berikber

Inwoners van Fryslân kunnen sinds kort aan de slag met het bedenken en uitwerken van ideeën over de bereikbaarheid van eigen dorp of stad. Gedeputeerde Johannes Kramer van de provincie Fryslân gaf eind september in Jellum het startsein voor het nieuwe project Bûtengewoan Berikber.

'Buslijnen doen het steeds minder goed en zijn daarom niet toekomstbestendig. Om het platteland leefbaar te houden onderzoeken we hoe met het beschikbare budget meer kunnen doen. De *mienskip* (gemeenschap - red.) zelf heeft als geen ander kennis en kunde van de eigen omgeving. Daarom willen we graag van hen horen hoe de bereikbaarheid beter kan. Goede ideeën testen we in de praktijk. Bij succes nemen we het mee in de voorbereidingen van het nieuwe contract voor het busvervoer, dat in december 2022 ingaat,' aldus Kramer. 'We gaan op zoek naar creatieve en innovatieve vervoersoplossingen. Dat doen we in Noordwest-Fryslân, Midden-Fryslân en Zuidoost-Fryslân/Drachten. Waar hebben mensen behoefte aan? En wat is praktisch, haalbaar en betaalbaar?' Drie deskundige bureaus helpen inwoners bij het denk- en uitwerkproces om te komen tot een totaaloplossing voor het gebied. Mensen die graag mee willen denken, kunnen zich aanmelden via www.butengewoanberikber.frl. Een van de drie bureaus neemt dan contact met u op. (bron: Provinsje Fryslân)



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Hoe blijft Fryslân bûtengewoan berikber?

Stillier, sneller, zuiniger

In het nog gloednieuwe Binnenvaart Centre of Excellence in Zwijndrecht wordt een proefmodel ontwikkeld van een innovatieve, duurzame en snelle boot, die als openbaar vervoermiddel kan gaan dienen. Onlangs is daarvoor het startsein gegeven. De Dordtse rondvaartondernemer Elio Barone presenteerde zijn idee: een boot van 12 meter lang en ruim 3 meter breed, die kan dienen als waterbus of watertaxi: 'Hij moet vooral snel, stil en zuinig zijn.' Hij hoopt dat zijn vinding zo innovatief wordt, dat die uiteindelijk wereldwijd in de markt kan worden gezet. 'Maar eerst gaan we hem maken. Dat gebeurt in de Duurzaamheidsfabriek van het Da Vinci College in Dordrecht. Als het volgens planning gaat is-ie van de zomer af.' (bron: RTV Rijnmond)

Derde flitstrein naar Londen

De Eurostar van Amsterdam via Rotterdam naar Londen, die twee keer per dag rijdt, is populair. Zo populair dat de trein vanaf juni 2019 dagelijks een extra rit gaat maken. Sinds de lancering zijn al meer dan 130.000 extra klanten vervoerd. Reizigers vanuit Nederland hebben in Brussel nu nog last van vertragende paspoortcontroles. Samen met België, Frankrijk en Engeland werkt het kabinet aan een verdrag om de controles op Nederlandse stations te laten plaatsvinden. Als dat is geregeld wil Eurostar het aantal treinen per dag verdubbelen naar vier, met de ambitie van vijf treindiensten per dag. (bron: OV Magazine)

MAF: Snuisterijen op een klassiek perron

Het Haarlemse station brengt de reiziger altijd al in de sfeer van een treinreis uit het begin van de vorige eeuw. Daardoor wellen er bijna automatisch woorden op die daarbij lijken te passen. Dus wat is MAF? Een winkel vol snuisterijen.

Want probeer maar eens in één woord weer te geven wat je allemaal aantreft in de voormalige 'Wachtkamer 3de Klasse' op het westelijk deel van het perron tussen de sporen 3 en 6. Je kunt er een keuze maken tussen een boek en een mooie fles wijn voor jezelf of een ander. Maar er is ook allerhande chocolade van verantwoorde komaf te verkrijgen, alsmede tal van andere lekkernijen. Recent was er een ruime keuze aan kaarsen, kandelaars en andere feestelijke verlichting, want MAF past het aanbod aan de seizoenen aan.

Het Haarlemse station liet zich al vaker kennen als een plek waar onverwachte ervaringen opduiken. Zo is hier, al is dat inmiddels een vertrouwd gezicht, een dependance van de bibliotheek te vinden. Soms kon je 's avonds opeens dansmuziek horen opklinken uit de grote zaal van het oude wachtkamers-gebouw, waar het traditionele café-restaurant, net als uit die vergelijkbare stationsrestaurants vol pracht en praal als Groningen en Maastricht, al lang was verdwenen.

Wat MAF nu in Haarlem heeft doen terugkeren is een sobere, maar gezellige lange tafel midden in de winkel, waar je de ter plaatse gekochte drank, broodjes en andere versnaperingen in zelf verkozen allernieuwheid, dan wel gezamenlijk kunt verorberen. Binnenkort, zo was half november de belofte van de exploitant, kun je er aan het eind van de dag ook een warme maaltijd aanschaffen. De keuken werd daarop nog aangepast. Nu al zijn er bijvoorbeeld pasta's, pizza's en salades verkrijgbaar.

Hulde dus aan de exploitant die anderhalf jaar geleden de moed had om een deel van de Haarlemse wachtkamers een nieuwe bestemming te geven. Waar dan wel als anachronisme de benaming Take Away & Giftshop voor werd gekozen. Maar er brandt weer licht in het duistere gebouw en wachtend op de trein bij een overstap tussen de beide sporen loop je er zó even naar binnen. Geopend van 7:00 tot 20:00 uur.

Events

MAF biedt ook de mogelijkheid om de grote Wachtkamer 2e Klasse te huren als 'eventlocatie', om nog maar eens een hedendaags begrip op deze historische omgeving te plakken. Voor feesten, presentaties en meer zakelijke bijeenkomsten is de ruimte, inclusief catering, beschikbaar. Kleinere gezelschappen kunnen terecht in de al even sfeervolle oude directiekamers en de wisselkamer, die hoog boven de sporen uitsteken.
Cors van den Brink

Informatie: <https://maf-haarlem.nl/>



FOTO'S: CORS VAN DEN BRINK

Visie op de trein van de toekomst is vooral divers

Hoe reizen we in de toekomst van deur naar deur? Wat mogen we verwachten van het openbaar vervoer in de decennia die voor ons liggen? Het aanbod wordt in ieder geval diverser, ook in de trein. Tenminste als het aan de designers ligt die NS inschakelde om een ontwerp te maken van het toekomstig OV.

Door **Cors van den Brink**

Wat doe je tijdens de reis, misschien luisteren naar een interview met een andere reiziger?

De 'trein-van-de-toekomst' rijdt het station binnen. Zoals gebruikelijk hopen de wachtende reizigers zich vooral op aan de kop en de staart van deze nieuwe dubbeldekker. Bij binnenkomst dienen zich aller-

lei keuzes aan: zoek je als groepje reizigers de gezelligheid, dan kun je in viertallen plaatsnemen in banken die tegenover elkaar staan. Maar er is ook een tribune-achtige opstelling van zitplaatsen, waar je heel informeel een plek kunt innemen.

Echte werkplekken

De trein van de toekomst heeft meer staanplaatsen, maar die ogen wat gerieflijker. Je kunt namelijk tegen een zacht beklede wand leunen, zoals we die kennen van de cafetaria in de huidige internationale treinen die naar Berlijn rijden. Wie niet langer dan een half uurtje onderweg is, zou hier moeten blijven steken. Maar wie een lange reis voor de boeg heeft en aan het werk wil, vindt even verderop échte werkplekken, met ruimte en aansluitmogelijkheden voor de laptop. En rustige plekken waar je diep in je krant of boek kunt duiken.

Het lijkt op de ontwikkeling die middelbare scholen en – vooral – universiteiten en hbo-opleidingen hebben doorgemaakt. Het uniforme, klassikale aanbod, dat uitdrukking vond in lokalen en collegezalen, maakte deels plaats voor ruimtes waar leerlingen en studenten in werkgroepverband aan de slag kunnen én voor plekken waar ze individueel hun digitale leerbehoefte kunnen bevredigen.

Meedenkende architecten

Het is niet zo vreemd dat NS haar 'visie op de trein van de toekomst' op deze wijze presenteerde tijdens de Dutch Design Week (DDW), die eind november in Eindhoven plaatsvond. Gispén is een van de 'innovatiepartners' en dat bedrijf richt zich onder meer op de inrichting van onderwijsinstellingen en kantoren, zoals die van NS zelf. Het befaamde bureau Mecanoo, van architect Francine Houben, is ook zo'n partner die is uitgedaagd om mee te denken over de toekomst van het OV. Het bureau heeft veel er-



FOTO: MAAIKE POELEN/NS



varing met de bouw van bibliotheken, waar ook behoeften aan rust én aan sociale contacten gecombineerd moeten worden. NS kiest er bewust voor om met deze kennis van partners de kennis van buiten naar binnen te halen.

‘Het leuke is dat designers op een heel andere manier naar openbaar vervoer kijken dan wij geneigd zijn te doen,’ zegt Frank Ardesch, manager Klantinnovatie en Strategie bij NS. ‘Ze denken aan de reis van deur tot deur zonder dit een-op-een aan een vervoersmiddel te koppelen, terwijl wij snel geneigd zijn dit wel te doen. Ook het duurzame en circulaire denken neemt bij designers een grote plaats in bij het kiezen van technieken en materialen, en dat past goed bij waar we als NS voor willen staan.’

‘De grote uitdaging is de vraag hoe we Nederland bereikbaar houden en welke bijdrage het OV daarbij kan leveren,’ zegt Ardesch. Dat is deels een capaciteits-vraagstuk. Er wordt al hard gewerkt aan technieken om het gebruik van het bestaande spoor te intensiveren, met de 10-minuten-dienstregeling tussen Amsterdam en Eindhoven als eerste grote stap. Maar het is ook een uitdaging om ervoor te zorgen dat reizigers in de steeds drukker treinen zich toch comfortabel kunnen voelen. Dat kan bijvoorbeeld door de al genoemde prettiger aangeklede sta-zitplaatsen (‘stittent’), maar ook bijvoorbeeld door stoelen te kiezen die dichter op elkaar kunnen staan, maar waarop je toch prettig kunt zitten. ‘Daarbij kijken onder meer onze Duitse en Zwitserse collega’s met ons mee, want zij staan voor dezelfde uitdagingen,’ aldus Ardesch.

Virtual reality

Hij geeft aan dat het een lange weg is tussen het ontwikkelen van een concept tot uitvoering; in dit geval naar het daadwerkelijk laten rijden van een trein. ‘Dan hebben we het over

Het interieur van de toekomst?

Meer informatie over de “Reis van morgen” en de elementen die zijn gepresenteerd tijdens de DDW is hier te vinden: www.ns.nl/over-nl/reis-van-morgen.

een periode van zes tot acht jaar. Daarbij moet je ook bedenken dat een treinstel gemiddeld vijftien jaar meegaat en na een renovatie nog eens achttien jaar. Maar daar staat tegenover dat het ‘refurbishen’ ook kansen biedt om een idee voor een nieuwe inrichting eens te testen. Die ervaringen kun je gebruiken als NS daadwerkelijk een nieuwe serie treinstellen gaat bestellen.’

Voor de Design Week liet NS een schaalmodel bouwen van een treinstel waarin ideeën van Mecanoo en Gispens waren verwerkt. Bezoekers konden met een Virtual Reality-bril ook rondwandelen in die trein. ‘Uit de eerste reacties bleek dat die diversiteit tussen werken, ontspannen en sociaal-recreatieve plekken in de trein mensen aanspreekt. Je kunt bordjes ophangen om duidelijk te maken wat eerste en tweede klasse is en waar een stiltecoupé is. Maar als je dat door de inrichting van de trein duidelijk maakt, gaan mensen zich automatisch richten naar wat op dat moment van hen wordt verwacht, zo denken we.’

Designers denken ook mee over de manier waarop reizigers hun wachttijd op het station kunnen gebruiken en over hun bezigheden tijdens de reis. Ook daarvan waren tijdens de Dutch Design Week voorbeelden te zien en te beleven.

Zo werd dagelijks in één van de treinen richting Eindhoven een app gedemonstreerd met diverse mogelijkheden. Er zat een podcast in met interviews, waarbij de maker, Daniel Disselkoen, zijn eigen fantasie over een treinreiziger afzet tegen de werkelijke persoon die tegenover hem in de trein zit. Maar wie zich ertoe aangesproken voelt kan ook kiezen voor de stem van een man of vrouw die je oefeningen laat doen om de reis heel *mindful* te beleven.

Uitdagend was de quiz met vragen over elementen in het landschap waar de trein op dat moment langsrijdt, waarbij de reizigers de strijd aan kunnen gaan met anderen in dezelfde coupé. Dat kan ontmoetingen opleveren met mensen die je nog niet kende – mits je dat zelf wilt uiteraard.

Analoge Twitter

Het ontmoeten van anderen als vrijblijvende mogelijkheid dook ook op in de StationsTaal die Bouke Bruins en Wouter Corvers presenteerden op station Eindhoven. Ze maakten setjes van 130 letters en lettertekens waarmee je, als bij het scrabblespel, woorden en zinnestukjes kunt vormen door ze op een metalen ondergrond te ‘plakken’. Zo kun je boodschappen achterlaten voor medereizigers, zoals je al langer muziek kunt aanbieden door een van de stationspiano’s te bespelen. Maar Bruins en Corvers ontdekten dat hun ‘analoge Twitter’ reizigers ook kon aanzetten om met elkaar in gesprek te gaan. <



FOTO: MARLEEN SCHLICHTING

De Arend in de Canon van Nederland

Op 20 september 1839 vertrok de eerste Nederlandse trein vanaf station d'Eenhonderd Roe aan de rand van Amsterdam naar Haarlem. Stoomlocomotief De Arend is nu één van de topstukken in de collectie van het Spoorwegmuseum. Precies 179 jaar na die eerste treinrit trad het Spoorwegmuseum met De Arend onlangs toe tot het landelijk Canonnetwerk. De Canon neemt je in vijftig 'vensters' mee langs mensen, gebeurtenissen en voorwerpen die samen de geschiedenis van Nederland vertellen. Deelnemende musea presenteren iconische topstukken van de Nederlandse geschiedenis en trekken gezamenlijk op in speciale Canonprogrammering. De landelijke samenwerking is een initiatief van het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem, waar sinds september 2017 de overzichtspresentatie van de Canon van Nederland te zien is. De eerste spoorlijn is dus een van de vensters van de Canon. In het Spoorwegmuseum heeft De Arend een prominente plek in de Grote Ontdekking, waar het verhaal over het ontstaan van de spoorwegen wordt

verteld. Overigens is deze Arend niet de echte; het origineel werd in 1857 buiten dienst gesteld en gesloopt. Van zijn toekomstige historische waarde had men toen nog geen idee! Bij het eeuwfeest van de spoorwegen in 1939 werd besloten een rijdende kopie te bouwen die uiteindelijk in het Spoorwegmuseum terecht is gekomen. De Arend is toegankelijk voor het publiek, één keer per maand komt de locomotief naar buiten om te rijden op het museumterrein. Ook voor het venster over de Tweede Wereldoorlog draagt het Spoorwegmuseum overigens bij aan de Canon van Nederland. In 'Beladen Treinen' gaat het Spoorwegmuseum in op de zwarte bladzijde van de spoorwegen in Nederland: de Jodentransporten. In een oude goederenwagon vertellen overlevenden de aangrijpende verhalen over hun treinreis naar de vernietigingskampen. Op www.beladentreinen.nl wordt in detail ingegaan op de manier waarop de transporten naar de vernietigingskampen werden georganiseerd. (bron: Spoorwegmuseum)

Sporen door het Hogeland

'Er gaat niets boven Groningen.' Aan deze slogan van jaren geleden moest ik denken bij het lezen van dit boek. Nu gaat er wel degelijk iets boven Groningen (stad), en wel het Hogelandspoor, dat dit jaar 125 jaar bestaat en ons ook nu naar het noordelijkste station van Nederland kan brengen. Oorspronkelijk opgericht als Groninger Lokaal Spoorweg Maatschappij, hetgeen zoals zo vaak in deze startfase gepaard ging met veel vergaderen en plannen. Het kloek boek beschrijft de ontstaansgeschiedenis, de lijn en de gebruikers. En wel in een opzet die men nog niet zo vaak tegenkomt. De geschiedenis wordt per trajectdeel belicht. Hoofdstuk 6 belicht station Warffum - De komst van de blauwe Engel: het einde van het stoomtijdperk. Hoofdstuk 9 behandelt station Uithuizermeeden - NS verdwijnt, Noord-Ned komt. Daarbij worden ook de mens op het spoor en andere markante zaken niet vergeten in speciale katernen. Van de 11 hoofdstukken gaat het laatste over het nieuwste station aan de lijn, Eemshaven. Deze zeer recente verlenging om de reiziger aansluitend vervoer per boot te geven naar het Duitse Waddeneiland Borkum. Een Groningse boottrein dus! Het geheel is zeer goed leesbaar en zal voor menigeen uit de rest van Nederland veel nieuws brengen. Het is zeer rijkelijk geïllustreerd met veel interessant materiaal, waaronder zeer fraaie drone foto's, en zeer goed vormgegeven. Wel staat hoofdstuk 11 over de Eemshaven qua omvang eigenlijk niet in verhouding tot het betreffende station. Bij het lezen van de uitvoerige beschrijvingen van de gevestigde bedrijven krijgt men iets van een 'Gouden Gids gevoel'. Maar dat mag de pret niet drukken.

Het boek is te bestellen via de website www.sporendoorhethogeland.nl en kost € 45,- incl. verzending. Henk Weevers



Sporen door het Hogeland; 125 jaar Hogelandspoor, 1893 - 2018
Louis Stiller, Jan de Boer, Gerard Oostra e.a.
Warffum, Stichting Boekgroep Noord-Groningen, 2018. 495 p.; ill.; krtn.; ISBN 978 90 828140 0 2



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Deze rijiugten reden naar Zuid-Limburg. Boordevol Tienertoernostalgie!

Gezocht: Tienertoer-herinneringen

In de jaren '60 van de vorige eeuw maakte NS zware tijden door. Het goederenvervoer nam af en er was veel concurrentie van het weg- en vliegverkeer, met dalende reizigersaantallen tot gevolg. Om het tij te keren besloot NS vol in te zetten op de reiziger. Eén van de doelgroepen waren jongeren, waarvoor de Tienertoer in het leven werd geroepen. Voor een paar tientjes konden jongeren tussen 12 en 19 jaar in de zomervakantie acht dagen lang onbepaald reizen door Nederland. De Tienertoer werd door NS uitgebreid gepromoot met slogans als 'Liften voor een krats' of 'Tienertoer, zo zie je nog es iemand'. In de jaren '90 deden Engelse teksten als 'Just another word for freedom' hun intrede. Tussen 1969 en 1995 maakten miljoenen jongeren gebruik van de Tienertoer, maar vanwege de teruglopende belangstelling werd

de kaart in 1995 afgeschaft. Omdat het in 2019 precies 50 jaar geleden is dat de Tienertoerkaart het levenslicht zag, presenteert het Spoorwegmuseum in april 2019 een speciale tentoonstelling. Het museum is nu op zoek naar verhalen van mensen die in de jaren '70, '80 of '90 op Tienertoer zijn geweest. Wie ging er tienertoeren en hield een dagboek bij? Wie heeft mooie verhalen over die eerste keer zonder ouders op reis? Wellicht zijn er reizigers die hun partner hebben ontmoet tijdens een Tienertoertrip? Zijn er tienertoerkaarten met pasfoto's bewaard of is ander foto- en filmmateriaal bewaard gebleven? Het Spoorwegmuseum roept iedereen op om verhalen te delen. Een aantal zullen worden opgenomen in de tentoonstelling. Mail uw verhaal, foto's of filmpjes naar tienertoer@spoorwegmuseum.nl. (bron: Spoorwegmuseum)

Studenten stylen 50 fietsen

Sinds kort pendelen er dagelijks 50 fietsen heen en weer tussen station Zwolle en het Cibap, de Vakschool voor Verbeelding in Zwolle. Om ze goed herkenbaar te maken heeft elke fiets een eigen ontwerp, bedacht en gemaakt door 3e jaars studenten van de opleiding Ont-

werp & Productie. Wethouder William Dogger reikte de fietsen uit aan studenten en docenten die met de bus naar het Cibap komen. Hij hoopt dat met dit initiatief het overvolle busvervoer in Zwolle enigszins wordt ontlast. (bronnen: Nieuwsbrief Beter benutten en Cibap)

StationsLab over 'wayfinding'

In het kader van het Weekend van de Wetenschap stond begin oktober op station Utrecht een pop-up laboratorium. Studenten van de Universiteit van Amsterdam onderzocht hoe reizigers hun weg vinden op het station en in de fietsenstalling. De resultaten moeten straks helpen om de navigatie en oriëntatie voor reizigers makkelijker en efficiënter te maken. Reizigers werden uitgenodigd om deel te nemen aan de experimenten en een kijkje te nemen in het lab. Onder leiding van neurowetenschapper Tonny Mulder gingen de studenten psychobiologie aan de slag met de vraag: 'Hoe weet je brein waar je moet zijn?' Reizigers kregen daartoe een eyetracking-bril op hun neus, een hartslagmeter om en GPS-tracker mee. Volgens voerden zij verschillende navigatieopdrachten uit op het station en in de nieuwe fietsenstalling. Dit leverde voor de onderzoekers belangrijke informatie op over het onbewuste kijkgedrag, de invloed van omgevingsfactoren op het vinden van de kortste weg en in hoeverre spanning navigatiekeuzes beïnvloedt. In het StationsLab werden experimenten georganiseerd rond informatieborden, de invloed van stress op keuzes en op navigatiestrategieën van mensen. Met de resultaten kunnen NS en ProRail de navigatie op stations en in de stallingen optimaliseren. Dat is zeker van belang voor de gigantische Stationspleinstalling in Utrecht, die verschillende verdiepingen bestaat en meerdere in- en uitgangen heeft.

Tonny Mulder: 'Op een station komen allerlei stromen van mensen samen. De ene reiziger is onderweg naar de bus, de ander wil een trein halen en weer een ander wil boodschappen doen. In alle hectiek van het station is het soms een opgave om snel de juiste weg te vinden. NS en ProRail doen hun uiterste best om dit voor iedereen zo makkelijk mogelijk te maken. Helaas lukt dat niet altijd. Zeker als het spitsuur is of als je bijvoorbeeld nog nooit op een bepaald station bent geweest. Om de uitdagingen voor reizigers goed inzichtelijk te krijgen en de navigatie- en oriëntatievoorzieningen te volmaken, hebben we dit onderzoek gedaan.'

Dr. Ineke van der Ham stond de studenten met raad en daad bij vanwege haar ervaring met experimenten naar navigeren. Eerder onderzocht zij hoe mensen navigeren en wat de invloed van leeftijd en geslacht is, waaruit o.a. bleek dat vrouwen niet slechter in navigeren zijn dan mannen. Ook ontwerper Robin Woods was aanwezig om de studenten te adviseren. Hij ontwerpt metrokaarten voor onder andere reisgidsen. Voordat hij achter de computer kruipt, doet hij eerst uitgebreid veldonderzoek en loopt hij alle routes na en fotografeert de stations. De resultaten van de onderzoeken zijn te volgen op www.ns.nl/stationslab. (bron: NS)

> Lightrailprojecten onder de loep

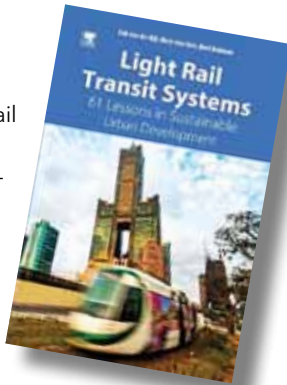
Het boek 'Light Rail Transit Systems. 61 Lessons in Sustainable Urban Development' is geschreven door Rob van der Bijl, Niels van Oort en

Bert Bukman. Bij de aanbidding van het eerste exemplaar aan NS-directeur Roger van Boxtel gaven de auteurs aan dat lightrail in veel opzichten een verbetering van de stedelijk regio met zich meebrengt en daarom de steun verdient van NS.

In het boek worden 61 internationale lightrail projecten uitgediept. Speciale aandacht is er voor drie Nederlandse projecten. Het hoofdstuk over de Utrechtse Uithoflijn beschrijft onder meer een methode om de baten van een verbeterde betrouwbaarheid uit te drukken in maatschappelijke waarden. Was dit niet gebeurd, dan zou de Uithoflijn vermoedelijk nooit zijn gerealiseerd. Ook voor andere projecten is het dus zinvol om naar deze baten te kijken, menen de auteurs. Daarnaast is een hoofdstuk gewijd aan het niet uitgevoerde plan voor de Groningse RegioTram. Bij dit project werd de tram eerder ervaren als bedreiging dan als verbetering van het milieu. Politiek liep het project - onder meer vanwege het ontbreken van draagvlak onder de Groningse bevolking - uit op een mislukking. Het werd op het allerlaatste moment afgeblazen, na een dramatisch verlopen raadsvergadering.

Succesvoller is RandstadRail, mede omdat het thema betrouwbaarheid hier veel aandacht heeft gekregen. Dit geldt zowel voor de planning van de infrastructuur als voor de dienstregeling. RandstadRail doet het wat dat betreft goed, wat heeft geleid tot een grote klanttevredenheid. (Bron: OVPro)

Light Rail Transit Systems. 61 Lessons in Sustainable Urban Development.
Rob van der Bijl, Niels van Oort en Bert Bukman, 2018, Elsevier.



Rotterdam Centraal heeft maar één reizigerstoilet. Te weinig.

FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Rotterdam

Het nieuwe station Rotterdam Centraal staat volgens mij terecht hoog op de ranglijst van Arcadis. Echter, er is een belangrijk minpunt. Er is slechts één openbaar toilet, helemaal aan de zijkant (centrumzijde) van het gebouw. Andere

sanitaire voorzieningen zijn 'niet voor klanten' bestemd. Geen enkele eet- of drinkgelegenheid of winkel heeft een openbaar toilet. Dit probleem bestaat trouwens ook in veel andere stations.
Wim Moll

Spoorbrug Zwolle

Hierbij sluit ik aan bij het onderwerp 'Spoor bijna vol' van Theo Baljon in een brief in *De Reiziger* 6. Bij dit onderwerp komt de aanleg van het tweede dubbelspoor evenwijdig aan het spoor tussen Zwolle en Meppel ter sprake. Dit spoor loopt mee tot aan het buurtschap Herfte en sluit aan op het spoor richting Emmen. Maar de bouw en het plaatsen van een tweede spoorbrug over de IJssel te Zwolle brengt Theo niet ter sprake. Over de bestaande spoorbrug rijden onderstaande treinen tweemaal per uur:

- 1) Intercity Rotterdam Centraal-Groningen/ Leeuwarden v.v. via Utrecht en Amersfoort
- 2) Intercity Den Haag Centraal-Groningen/

- Leeuwarden v.v. via Almere en Lelystad
- 3) Sprinter Utrecht Centraal-Zwolle v.v.
- 4) Sprinter Amsterdam Centraal-Zwolle v.v. via Almere en Lelystad.

De onder 1 en 3 genoemde treinen in de richting Amersfoort vertrekken ongeveer 10 minuten later dan de onder 2 en 4 genoemde treinen. In de toekomst zal station Zwolle door deze brug voor het drukke treinverkeer in en uit de richtingen Amersfoort en Lelystad een knelpunt worden. Bij het plaatsen van een tweede spoorbrug kunnen de treinen in en uit deze richting gelijk aankomen met de treinen die uit Zwolle vertrekken.

P. Roskott

Kleve (1)

In het recente stukje over Kleve in de vorige *De Reiziger* wordt niet genoemd dat er een vereniging is die zich inzet voor de reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleve. Er zijn veel argumenten voor het opnieuw laten rijden van treinen op het traject, zie voor meer informatie www.viev.eu.

Tom van Hettema

Brievenbus

Ingezonden brieven zijn welkom via redactie@rover.nl. Geef aan of uw brief bestemd is voor publicatie in *De Reiziger*. De redactie behoudt zich het recht voor om teksten in te korten.

Kleve (2)

In een Duitse krant stond onlangs een interview met Wolfgang Spreen, hoofd van Kreis Kleve, een bestuursgebied dat vergelijkbaar is met een provincie in Nederland. Om een idee te geven: het stuk Duitsland tussen Doetinchem en Venlo is allemaal Kreis Kleve. De heer Spreen zegt dat het probleem bij het moeizaam reactiveren van de trein van Kleve naar Nijmegen ligt bij twee Nederlandse gemeenten (o.a. Berg en Dal) die hardnekkig weigeren om de trein over hun

grondstuk te laten rijden. En dat hij het jarenlange gedoe met deze gemeenten zo zat is, dat hij besloten heeft om er geen energie meer in te steken.

Joris Teepe

OV-fietsen

In reactie op de brief van Wim van Tuyl in het vorige nummer, over langdurig geplaatste OV-fietsen, geef ik graag mijn ervaring. Bijna een jaar staat bij mij voor de deur een OV-fiets gestald in een fietsenrek. Maanden

geleden heb ik hierover naar de NS gebeld waar ik na veel moeite uiteindelijk iemand aan de lijn kreeg die dat zou doorgeven. Ik gaf alle relevante gegevens (plaats, fietsnummer) maar er is dus niets aan gedaan. Het zal toch niet zo zijn dat een grote fietsverhuuronderneming als OV-fiets in haar bedrijfsvoering geen regeling heeft hoe ze haar weef fietsen weer binnenhaalt? En dat er niets wordt gedaan met meldingen hierover?

Siep van der Werf

@ROVER_online

Marja @marmool

Het was al een poosje niet gebeurd maar vanavond is het weer zo ver station Almere Buiten wordt voorbij gereden @NS_online @mijvoorbeterov

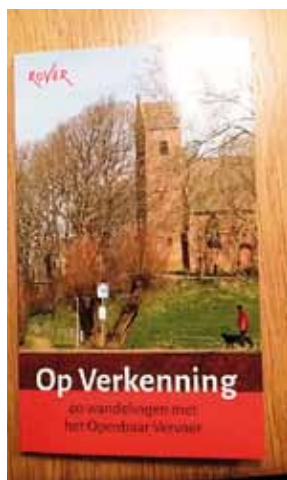
Sanne van der Gaag@Sanne__070

Vandaag ben ik ein-de-lijk lid geworden van @ROVER_online. Naast persoonlijke interesse heb ik zowel vroeger als spoorstudent als in dagelijks met trein naar werk gaan veel ideeën rondom het spoor opgedaan. Enorm veel zin om me actief in te gaan zetten in strijd voor beter OV!

treinfijn @treinfijn

Vandaag gescoord. 40 wandelingen die in het blad #deReiziger van @ROVER_online

verschenen zijn nu gebundeld. In de vertrouwde en zeer hanteerbare opzet van de LAW gidsen van @wandelnat en @nivoon Kanniewachten.



anneke van huis @joris1971

Waarom heeft metro 5337 de airco aan? Het is 10 graden momenteel! @RETRotterdam



Walburgis Meijers @walburgism

#station Amsterdam #Amstel #perron verzakt! Als je hier in de drukte struikelt en medische kosten zijn het vervolg... #dtv @NS_online @ProRail #treinleven



Boris van Oosterom @BorisOnline

Het is weer zover (Arnhem-Utrecht v08:01) @NS_online #kanslozedruktemelder



Conducteur Bram @ConducteurBram

Hoog bezoek in de trein! De (nieuwe) directeur van Rover tot Zutphen mee mogen nemen in de Sprinter. @BosFreek, goede reis!



Rene.windhouwer@ns.nl @RWindhouwer

Goede discussie op initiatief van Rover over hoe we de provincie Noord-Holland met OV goed bereikbaar houden.



De Reiziger

Naam: Benno Gramann (artiestennaam Benno Berlin)

Beroep: chansonnier en conferencier (artiestennaam Benno Berlin) en teamhoofd financiën bij Vogelbescherming in Zeist

OV-gebruik: 'Ik reis iedere dag naar mijn werk van Utrecht naar Zeist, via Driebergen met trein en bus. Verder gebruik ik trein en bus voor privébezoeken. Ik kom oorspronkelijk uit Duitsland, dus ik reis daar ook veel per OV naartoe. Voor mijn optredens als cabaretier en zanger ga ik met de trein naar Amsterdam. Het reizen met het OV past helemaal bij mij, ook omdat ik in de trein mijn teksten kan leren. Het Nederlandse OV-net is fantastisch, vooral in de randstad. Ik had vroeger een auto. Die had ik nog geïmporteerd uit Duitsland maar toen ik merkte dat ik de auto het hele jaar amper gebruikt had, heb ik hem weggedaan. Sindsdien zijn we lid van Greenwheels. Daarnaast gebruik ik graag de OV-fiets. Dat vind ik een mooie, echt Nederlandse uitvinding. Net als vroeger de nationale strippenkaart. Toch is de OV-chipkaart nog een betere uitvinding, omdat je 'm kunt gebruiken voor reizen met alle vervoerders en zelfs om je fiets te stallen!'

Beste OV-ervaring: 'We zijn vorige zomer met de trein naar Slovenië gegaan. Met de ICE reisden we naar München. Daar bleven we overnachten en we zijn ook nog naar het theater geweest. Zo zie je nog wat van zo'n stad. De volgende dag zetten we onze reis voort met een EuroCity naar Slovenië.'

Slechtste OV-ervaring: 'Ik vind het vervelend dat medereizigers soms met hun schoenen op de bank zitten. Vaak zijn het scholieren maar soms ook gewoon volwassen mannen. Ik spreek mensen daar wel eens op aan, maar dat wordt mij niet altijd in dank afgenomen. Ik wijs de treinconducteurs er soms ook op, maar die lijken de moed opgegeven te hebben.'

Wat kan beter: 'Het schoonmaken van de treinen. En de informatievoorziening. Laatst wilde ik met de Eurobahn vanuit Hengelo naar Duitsland, maar deze trein reed niet. Er was toen niemand in Hengelo die me kon vertellen wat ik moest doen. Ik heb toen zelf naar Eurobahn in Duitsland moeten bellen om te horen dat ik naar Oldenzaal moest om daar een andere trein te pakken.'

Rover moet: 'Nog meer aandacht vragen voor betere internationale verbindingen, zoals naar Duitsland.'

FOTO: WILMA DE JONG

Wilma de Jong